

四川公路工作总结

(初 稿)

第 二 辑

1950年—1984年

四川省交通厅公路局史志编辑室汇编

一九八五年十一月

四川公路工作总结

(初 稿)

第 二 辑

1950年—1984年

四川省交通厅公路局史志编辑室汇编

一九八五年十一月

说 明

《四川公路工作总结》(初稿)是由综述,编年大事记,专述,桥梁建设四部份汇编而成,其中,综述和编年大事记与第一辑,专述和桥梁建设与第二辑。

以上的综述、编年大事记、专述、桥梁建设系与交通部编写《当代中国的公路交通丛书》提供的四个素材。它较与全面系统地介绍了建国以来我省公路建设事业的发展 and 变化以及所取得的辉煌成就,同时对正反两方面的经验和教训,也进行了初步的总结。

我们为了有关领导和同志们工作上的需要现将其汇编成册。它在内容上属于专业性的小册子,其中涉及的有关数据和情况带有机密的性质。希妥为保管切勿遗失。鉴于它尚系素材有很多地方还不够完善和确切。因此仅供使用时参考。

一九八五年十一月

目 录

一、 干线公路.....	1
(一) 川藏公路	1—12
(二) 川云西路	12—18
(三) 川陕公路	19—24
二、 公路建设典型县	24
(一) 什邡县	24—28
(二) 宁南县	28—30

一、干线公路

(一)川藏公路

川藏公路分南北两线，北线即为原康藏公路，现国道317线成都至西藏那曲之一部分，南线为原东巴、邦宁公路，现国道318线上海至西藏叶拉木之一段。川藏公路东起成都，经雅安、天全、泸定、康定至东俄洛，分南北两线，北线经炉霍、甘孜、昌都，南线经雅江、理塘、巴塘、芒康，南北两线在邦达汇合，继续往西，经波密、林芝至终点拉萨。北线全长2407公里，南线全长2162公里，其中重复里程为1393公里。南北两线实长为3176公里，在四川境内北线长987公里，南线长417公里。

建国以前，西藏境内没有一条公路，完全处于交通隔绝状态。自文成公主进藏一千三百多年以来，西藏和内地唇齿相依，藏汉人民血肉相连。但是由于重重高山，滔滔江流的阻隔，严重地妨碍了藏族人民经济文化的发展和藏汉两族人民的密切交往。康藏公路修通之前，从雅安到拉萨，只能步行或乘骑骡马，翻山涉水往返一次约需一年之久。四川省甘孜藏族自治州（原西康省康定地区）境内，在国民党反动统治时期，为了“控回回族”、“防共”、“抚藏（族）”、“治康（西康）”的目的，虽然断断续续地于1940年10月修通了川康（雅安——康定）公路，于1943年11月土路打通了康青公路康定——甘孜段，但因工程设施简陋，施工草率，路窄弯急、坡陡、

全无路面，桥梁亦因陋就简，或加固加宽人行旧桥，或暂搭便桥，所以名虽修通，实际上仅只试车一次，就不能通车，而且从未认真养护，濒予废弃。

建国前的甘孜地区实际上也是处于有路不通，交通闭塞的状态。

1. 康藏公路的修建

为了彻底改变西藏和甘孜地区交通闭塞的状态，帮助藏族人民发展经济、文化、解放百万农奴，加强藏族人民和祖国各族人民的交往和团结，巩固国防、保卫边疆、防止帝国主义侵略，党中央、毛主席在建国后不久，1950年初作出了修建康藏公路的决定，毛主席发出了“一面进军、一面修路”，“为了帮助各兄弟民族，不怕困难，努力筑路”的伟大号召。

康藏公路的修建由西南军政委员会和西南军区领导，组成了“康藏公路修建司令部”，由陈明义兼司令员，西南交通部公路局局长穆明德兼政委。修建过程大致可分为四个阶段。

第一阶段自1950年4月至8月。这一阶段主要是恢复和改建雅安至马尼干戈段长699公里的公路。鉴于任务紧迫，采取了沿旧路先通车后改善的原则。广大筑路军工、民工和工程技术人员，在阴雨连绵、悬岩峭壁的二郎山上，在水深流急的大渡河边，战天斗地，劈山架桥，终于征服了二郎山，架起了大渡河和飞仙关两座钢索吊桥。于1950年8月底通车马尼干戈。

第二阶段是马尼干戈至昌都段的新建。该段于1951年5月开工，筑路大军以顽强的意志，克服了难以想象的困难，首先于1952年1月17日打通了“飞鸟也难上山顶，终年雪不断”海拔5000多公尺的崔儿山。同年6月通车至金沙江畔。在万里长江上架起了第一座钢索吊桥，接着又跨越了五座大山，于1952年11月21日通车昌都。

第三阶段是1953年昌都至热拉根段和拉萨至敏拉段的新建。为加快修建速度，在通车昌都后，采取东西两头同时施工的办法，东段由改组后的第二施工局自昌都向西推进，西段由第一施工局，解放军第十八军第五十二师，至吸收当地藏族民工参加，自拉萨向东修筑。昌都至然拉根段是康藏公路上工程最艰巨的路段，其中有怒江天险，以及上清卡、牛踏沟等人迹罕至的艰险地段，都一一被攻无不克的筑路大军征服了。

第四阶段是1954年然拉根至敏拉段的新建。这段仍然采用东西两头同时推进的方法。路线通过波密地质不良地带，沿线有大滑坡、泥石流、流砂、冰川和沼泽等，给施工带来了很大的困难。但是工程技术人员和筑路军工和民工，凭借着“一定要通车拉萨”的坚定信念和前几年积累的筑路经验，扫清了前进道路上的各种障碍，东西两段终于在1954年11月27日于郎塞胜利接线会师。从此，一条“金色的飘带”，把北京和拉萨连起来，西藏和祖国内地交通隔绝的局

面一去不复返了。

康藏公路的修建是一项伟大的工程。为我国公建设的历史谱写了光辉的一页。康藏高原素有“世界屋脊”之称。沿线山_山亦迭_山章激流纵横。高山与峡谷交错。相对高差在1000~3000米之间。地型十分复杂。路线起伏。先后穿过二郎山、折多山、崔儿山、矮拉、雪齐拉、宗拉依、甲皮拉、达马拉、年拉、密拉、业拉、安久拉、色齐拉、敏拉等十四座大山。横跨金沙江、澜沧江、怒江、雅鲁藏布江等四大水系十四条大河。平均海拔在3000米左右。最高海拔为崔儿山顶。高达5047米。沿线地质情况也十分复杂。通过龙门山、炉霍、甘孜、义敦、青龙洞、澜沧江、怒江、通麦等八条深大断裂带。地层经过历次构造运动和长期。蚀作用。形成高山深谷。褶曲剧烈。地震频繁。地质病害严重。夏秋间常出现泥石流、滑坡。其中尤以拉月地区的大滑坡和古乡冰川泥石流为最严重。冬春季节常多有积雪冰冻和雪崩。西藏的高山激流。使许多中外旅行家、探险家为之裹足。1930年出版的《西藏始末纪要》一书中。是这样描述西藏地形的：“乱石纵横。人马路绝。艰险万状。不可名态。”“世上无论何人。到此未有不胆战股栗者。”

康藏高原的气候十分恶劣。特别是大山上更是终年积雪。严寒刺骨。空气稀薄。呼吸困难。高原气候变幻莫测。时而狂风暴雨。大雪冰雹。时而晴空万里。

康藏高原地广人稀，物资匮乏，筑路人员的生活资料和工程材料，除木、石料外，机具设备，全赖四川和有关地区供应，后勤运输线长达一、二千公里，物资供应困难。

艰险万状的地形，错综复杂的地质条件，恶劣无比的高原气候和困苦的生活条件都给康藏公路的修建带来了难以想象的困难，但是在中国共产党和人民政府的领导下，广大筑路军民以“让高山低头，叫河水让路”的大无畏英雄气概，征服了重重困难，劈开了奇峰峭壁的大山，战胜了奔腾叫嚣的激流，挡住了乱石飞滚的流砂，越过了排山倒海的冰川，穿过了遮天蔽日的森林，填实了举步难行的泥沼，终于在“世界屋脊”上开出了一条幸福之路。他们这种以苦为荣的共产主义精神，他们所经历的艰难困苦，所建树的功绩，是永远值得人们学习和赞扬的。

在康藏公路修建中，涌现出了许多可歌可泣的英雄模范。在康藏公路最艰险的怒江工程中，渡江英雄李文炎同志置个人安危于不顾，在奔腾怒吼的激流中，经数次拼搏，强度成功。解放军某部付排长，探险英雄崔锡明、工程师张天翔等同志，在野羊也难以立足的悬岩上，踏勘出了一条便道，为征服怒江天险创造了条件。在打通乱石纵横，天寒地冻的崔儿山战斗中，特等工程，爆破英雄杨茂武豪迈地提出了“冰天雪地干起工，热血挡冷风”的口号，带头爬陡岩，炸顽石悬空打炮眼，立下了卓著战功。此外还有千锤英雄高福印、杨海银、架桥

英雄王洪才，带领藏族民工施工的模范李国卿，向国屏、叶春生；工人特等劳动模范周德山、罗明德、李洪开，工程师张天翔、齐树椿、李鲁卿、余炯、姚星庄、张北蔭，医务工作者蒋健明，在高原安全行车37000多公里的特等模范汽车驾驶员路超，特等功臣陈瑞盘，模范驾驶员李堂生，支援康藏路运输的藏族女模范曲梅巴贞，藏族女民工模范央尼、白珠等无数英雄人物，有的为早日建成康藏公路还献出了自己宝贵的生命，如共产主义战士，共产党员张福林为打通崔儿岭英勇牺牲。

苏联专家别路包罗多夫，为了帮助康藏公路的修建，于1952年8月到了康藏高原，传授了一些施工技术和管理方法，诸如级配路面，钉板梁木桥的应用，以及对路线标准，分期修建原则坡长限制等方面提出了一些有益的建议，对加速康藏公路的修建起到了一定的作用。

参加康藏公路施工的筑路大军，除了从四川调配和招收工人26000多人外，人民解放军西南军区工兵部队和第十八军部分部队的指战员参加了施工。此外，为了争取提前通车拉萨，自1953年春起，西藏地方政府动员组织了工布、垮博、山南、山北和拉萨等地区，共40个宗、谿谷，计16000多藏族民工参加了拉萨、巴河段的施工。康藏公路的建成通车不仅是军民共同战斗的硕果，也是藏汉两族人民劳动汗水的结晶。

康藏公路的建成，缩短了西藏和祖国内地的距离，促进了藏族人

民与内地各民族政治、经济和文化的交流，加速了西藏地区经济的繁荣和社会的进步。藏族人民永远也不会忘记，解放前一斤盐巴一支羊，一斤茶叶半头牛，盐茶贵如金，布衣穿不上身的辛酸往事。他们深情地把康藏公路称为“幸福的金桥”。30年来康藏公路为西藏百万农奴的翻身解放，为西藏的社会主义建设，为平息1959年西藏上层反动集团的叛乱，为赢得1962年中印边境自卫反击战争的胜利，都起到了巨大的作用。

康藏公路在修建中为了抢时间，赶进度，“少花钱，多修路，迅速通车”，采取边测量设计，边施工的办法，同时又是建国后修建的第一条。“意义重大、任务巨艰”的最长的公路。由于缺乏经验，在勘测设计和施工中标准较低，质量较差。有些路段平曲线上未考虑纵坡折减，不少路基未做够宽度。在选线定线中对水文地质情况缺乏周密的查勘，因此病害线路为严重。这些都给通车后的使用改善和养护带来了很多困难。

2. 川藏南路的修建

为了平息“康巴”叛乱，发展甘南地区的经济和文化，1957年2月成立了东巴公路修建指挥部，开始了东巴公路的修建。施工力量有交通部一局三处，四川公路局一处，四川省公安厅劳改支队、军队等，共组织七千八百余人参加施工。同年八月初通车到雅江，十二月初修通到理塘。1958年3月由四川省公路局一、二两个工程处

继续修筑理塘至巴塘段。同年八月底通车。1959年由甘孜州交通局一处继续完成了巴塘至竹巴笼段的修筑。历时三年。东巴公路完工共长417公里。投资1579.6万元。

与此同时，为平息芒康地区的叛乱，西藏交通局配合部队，自1956年10月开始，抢修邦达至宁静的应急军路。同年年底修通至田妥。1959年修通到宁静。尔后到通海。1961年昌都桥工队建成竹卡大桥，邦宁路基本修通。

1963年5月根据中央打通川藏南线的指示，四川省交通厅公路三处（代号311工程）担任了四川竹巴笼至西藏通海公路的新建和通海至宁静段的改建。于同年8月完工。国家投资859万元。至此，川藏南线已基本成型。全长772公里。较川藏北线缩短245公里。川藏南线在四川境内地形复杂，起伏较大。自东俄路开始即翻越高尔士山。过雅江后又翻越剪子弯。卡子拉、海子山等。海拔4300米以上的高山。跨越雅砻江、金沙江等激流。沿线气候多变。冬季冰冻结雪。义敦至核桃坪路线穿过地质不良地段，洪期水毁坍方严重。

3. 川藏公路的整治和改建

川藏公路自通车以来，除了通过养护，不断提高路况，保障通车外。卅年中，国家投入了大量的人力、物力和财力，多次对川藏公路分段进行了整治和改建。如改弯降坡，加宽路基，改线，加铺沥青路

面。改建桥梁。整治病害。等等，以提高技术等级和通过能力，确保常年畅通。主要的改建。整治工程有以下几项。

(1) 川藏南线的改建

川藏南线修通后。由于标准低。临时性木桥涵多。病害严重。不能适应行车的需要。为改变这种状况。国家决定进行改建。1964年8月由四川省交通厅第三、四工程处约3700人共同组成“312工程指挥部”。担任宁静至觉巴山段的改建和竹卡大桥的新建。1965年10月成都军区工兵304团参加邦达至觉巴山段的改建。1967年7月宁静至邦达段改建工程完工。挖填土石方391万立方米。新建永久式桥28座。投资2728.7万元。

1969年。312工程指挥部继续担任川藏南线东俄路至竹巴笼段。按老六级路标准改建。其中对拉拉山段进行了改线。经过三年施工。于1971年完成。投资1400多万元。

1978年中国人民解放军基建工程兵852大队对通海至竹巴笼段进行改建。

1982年四川省公路局第三工程处对义敦至巴塘段整治了病害。作了重点改善。

经过上述多次的改建和整治。陆陆续续地对川藏南线全线重新作了一次修整。使该线在原来初通车的基础上技术状况有了较大的改善。

(2) 二郎山至东俄路段的改建

二郎山至东俄路段，长168公里，原路大部分为单车道，局部路段弯急、坡陡，视距不良，行车困难，且处于地震区，地质构造复杂，岩层破碎，洪期坍方，泥石流严重，冬季积雪打滑。为改善该段的技术状况，保证行车通畅，1971年7月，312工程指挥部按六级（甲）标准对该段进行了改建，重点加宽路基，整治病害，调整线型和纵坡，按汽——13、拖——60载重标准桥经改建为永久式。改建工程于1974年9月完成，投资944万元。

(3)苦马岗改线

川藏北线310^k~317^k一段，翻越苦马岗，弯急坡陡，最大纵坡为12%，且回头弯道多，交通事故频繁。1971年8月，甘孜养路总段，对该段进行改线，将越岭线改为沿鲜水河的沿溪线，改线长度9.11公里，改线后的最小平曲线半径为25米，最大纵坡为6%，线型标准有了较大提高，不足之处是路线增长了1.8公里。该段改线由炉霍养路段施工，于1975年10月完工。

(4)雅安至新沟段的改建

自1976年开始，由四川省公路局第二工程处对雅安至新沟段按三级路山岭重丘标准进行改建，其中将176^k+100——187^k+600段（梅子坡）

改线至天全河对岸。到1981年底完成了飞仙关至始阳段的改建，并加铺了沥青路面。1982年5月完成了梅子坡改线和天全至

仙人桥的改建。1983年至今，川交二处继续往二郎山方向施工。

(5) 拉萨至邦达段的改建和整治

1966年3月交通部第四工程局第一工程处担任雪齐拉至怒江段的整治和桥梁改建任务。1969年冬，中央批准对川藏线进行重点整治后，由交通部四局一处、西藏自治区交通厅工程处和部队组成“川藏公路东线修路指挥部”，担负拉萨至扎木段改善工程。1971年4月1日以原交通部四局一处为基础，组建了基建工程兵852大队，担任西藏竹巴笼至林芝段的改建任务，整治了拉月大坍方，然乌沟、牛塌沟、加马其沟等险要路段，修建了怒江、然乌、加马其交、白马、然拉根、车久二号和三号等桥梁。1970年至1975年西藏自治区交通厅工程处对林芝至拉萨段的桥涵进行了改建。

(6) 泸（定）石（棉）公路的改建

为了增加川藏公路的出口通道，便于与成昆铁路衔接，组织铁路联运。1973年5月由312工程指挥部担任，对川藏公路的迂迴线——泸石公路按老六级标准进行改建，于1976年6月完成。投资1322万元。

此外，自七十年代开始四川省交通厅公路局陆续对川藏公路四川境内的临时式和半永久式桥梁进行了改建和新建，其中大型桥梁有飞仙关桥（071092工程）泸定大渡河桥（07039工程），道孚鲜水河桥、甘孜雅砻江桥、竹巴笼金沙江桥、岗拖金沙江桥（07201工程）、

天金沙坪、仙人、两河口、水獭坪、大鱼溪等五座桥梁。

通过上述多次的整治和改建，川藏公路的技术状况有了较大的提高。目前全线沥青路面已有400多公里，桥涵基本上实现了永久式化，改善了行车条件，提高了线型标准和通过能力。今后，随着“四化”建设的蓬勃发展，将进一步对川藏公路进行技术改造，不断提高标准和质量。例如二郎山隧道已列入“七五”规划之中。可以相信到本世纪末，川藏公路将以崭新的，具有较大通行能力的，确保安全畅通的干线公路展现在我们面前。

（二）川云西路

川云西路为国道108线的组成部分，自雅安起经荣经、汉源、石棉、冕宁、西昌、会理，在鱼鲊渡口过金沙江，进入云南省。在四川省境内长718公里。

川云西路不仅是一条从北到南纵贯于川西南山区，连接川云两省的重要公路干线，而且也是沟通盆地内部与凉山彝族自治州的主要通道之一。因此在政治上、军事上和经济上都具有重要的意义。在成昆铁路通车前，川云西路的长途客货运输十分繁忙。特别是建设攀枝花钢铁基地的物资和旅客，全赖这条路运输。1970年成昆铁路通车后，长途客货运输向铁路，公路运量有所减少，但与铁路平行的泸沽至甸沙关一带，公路短途集散运输大为增加。再加上沿线经济的发展，交通量迅速增长。（见附表）。

川云西路全部穿越在山区，沿线地形崎岖，起伏较大。出雅安后翻越麂子岗，过四坪后爬泥巴山，下山至富林即沿大渡河至石棉，转沿南坪河而上，翻越菩萨岗。过冕宁后进入安宁河谷平原，沿安宁河下至甸沙关，翻过益门至会理，再翻脱力坪口，直下至金沙江畔。大部分为傍山越岭线。

川云西路除了荣经至富林段为建国后修建外，其余均建于四十年代初期。雅安至荣经段系西康省“库款省办”工程，于1942年5月“勉强打通”。富林至鱼鲊段为“库款自办”工程——老乐西路和西祥（云南祥云）路的一部分，均修建于1941年。（注：所谓“库款省办”公路系指1937年8月国民党政府决定由中央拨款，各省督造的有关军事的紧急公路“库款自办”则指由国民党中央政府直接举办的干线公路。这些公路修建的标准质量十分低劣，同时建成后行车甚少，长期失修失养。到解放时，沿途路基坍塌，杂草丛生，边沟堵塞，路面坑槽密布，桥涵木面腐朽，不但多年汽车不通，就连行人骡马通行亦感困难。

建国后，共产党和人民政府十分重视川云西路的修建，于1950年底恢复了雅安至荣经段的交通，1951年底打通了荣经至富林段，1952年底又恢复了富林至石棉和其他路段，终于使这条国民党时期修了十余年一直未能接通，濒于废弃的公路全线通车，成为一条重要的干线为祖国的社会主义建设服务。现将建国以来对川云西路几次主要新建改建工程分述如下。