

25-107

略陽文史資料

第十一輯

(略阳交通运输专辑)



中国人民政治协商会议陕西省略阳县委员会

文史资料委员会编

一九九二年四月

前 言

略阳县地处秦岭西段南坡，嘉陵江上游。县境西南部、西部和北部与甘肃省康县、成县、徽县毗邻；东靠勉县，南接宁强。地势北高南低。地域在北纬 $33^{\circ}06'$ ~ $33^{\circ}37'$ ，东经 $105^{\circ}43'$ ~ $106^{\circ}30'$ 之间。东西水平距离76公里，南北水平距离56公里，总面积2831平方公里。有各种耕地面积67万亩，约占总面积15.87%，余为江河、森林荒山所据。全县辖7区1镇40个乡（含区辖镇5个），259个行政村，1405个农业生产合作社，3297个自然村，共37379户，人口195000人（其中非农业人口42359人）。县内矿藏品种多储量丰富，有金、银、铜、铁、锰、锌、硫、磷、大理石、石灰石等。林地广，盛产木材、山竹。土特产有木耳、天麻、生漆、核桃、杜仲、棕

5126/60
片、香菇、蚕丝、蜂蜜等。又因地处亚热带北边缘，气候温和，雨量充沛。全年平均气温 13.4°C ，最高温度 36.4°C ，全年日照1584小时，降雨量860多毫米，无霜期239天适宜农耕且备发展林牧副多种经营的先决条件。由于县境内山峦重叠，江河纵横，自古道路艰险。

交通运输事业向来是社会进步，经济繁荣，沟通人们物质精神文明的先行。解放前历届执政者多倾心于互相兼并，满足兵争，虽然也有修路架桥，疏导江河之举，但多属临时应急。因此，解放前全县无一条公路，运输全靠人背畜驮。经济落后，人民生活贫困。

解放后，全县人民在中国共产党和人民政府的领导下，全力进行工农业建设的同时坚持不懈地发展交通运输事业。从而使交通运输从无到有，由少至多，由原始形态到现代化方式，各个方面发生了新的变化。如今宝成铁路纵贯南北，勉略、康略公路横穿东西，乡乡通公路，江河有桥梁，彻底改变了交通运输封闭险阻状况。

本辑文史资料，选刊了略阳县道路沿革、路桥配套皆通途、略阳嘉陵江航运、漫谈略阳县陆路运输、略阳公路管理与养护等篇，以今昔对比方法，表达县内交通运输概况仅供人们了解其发展变化全过程，启迪人们更加坚定不移地信赖党的领导，坚持四项基本原则，坚持党的基本路线，坚持改革开放，坚定社会主义信念，团结一致，艰苦奋斗，进一步解放思想，大胆开拓创新，为把山区交通运输业建设得更加适应经济及其他事业的迅猛发展。

政协略阳县文史资料委员会

主任委员：唐文全

委 员：王兆雄

崔培善

李生涛

王明智

本辑编辑人员：

编 审：唐文全

编 辑：崔培善

王汉杰

校 对：崔培善

王汉杰

目 录

前言

交通部分

略阳交通道路沿革…………… (1—34)

一、县境古驿道、亭、铺的变迁… (1—5)

二、板车道路修建概况…………… (5—11)

三、公路的发展…………… (11—34)

路桥配套皆通途…………… (35—51)

一、古桥…………… (35—37)

二、省管公路桥…………… (37—43)

三、县管公路桥…………… (43—49)

四、城区交通桥…………… (49—51)

运输部分

漫谈略阳县陆路运输…………… (52—62)

略阳嘉陵江航运…………… (63—72)

道路养管

略阳县公路管理与养护·····	(73—80)
附录·	
附录一	略阳县境古驿道示意图····· (81)
附录二	略阳县1953—1970年板车路里 程统计表····· (82)
附录三	略阳县省管公路、1988年底县 乡公路一览表····· (83—84)
附录四	略阳县境内厂矿专用公路统计 表····· (85)
附录五	略阳县境内1985年底乡村公路 统计表····· (86)
附录六	略阳县境省管康略公路段桥梁 一览表····· (87—88)
附录七	略阳县境省管勉略公路段桥梁 一览表····· (89)
附录八	略阳县县乡公路桥梁一览 表 1 ····· (90—91)
附录九	略阳县县乡公路桥梁一览 表 2 ····· (92)
附录十	略阳县1985年底拖拉机道路分

	区(镇)统计表.....	(93)
附录十一	略阳县人畜力(人畜力板车) 运输、装卸价目一览表.....	(94)
附录十二	略阳县1956年嘉陵江木船运 价表.....	(95)
附录十三	两庙会议章程永远遵行碑记 及注.....	(96)
附录十四	略阳县1956年西淮河木船运 价表.....	(99)
编后语		

略阳交通道路沿革

略阳地处秦岭南麓西段，西南与甘肃省交界，南经宁强通四川。境内山峦重叠，江河纵横，地势险阻。城西南濒嘉陵江，水运曾可上达白水江，下抵四川广元、重庆；陆运古时有凤翔、兴州、兴元道；南郑（今汉中市）、武都道；宁强、略阳道。路虽艰险，但古为陕、甘入蜀所必经之道。

一、县境古驿道、亭、铺的变迁

古时山区交通运输，全靠人背畜驮。虽有驿道但甚艰险。人、畜运行，日行程较短，因而设置驿站、亭、铺，以利公私行人食宿之便。据《陕西古代陆路交通史》记述“古代邮、驿混为一体，为军事政治服务”。略阳山区，地广人疏，驿、亭、铺设置较稀。据历代

略阳县志考证，由于历代驿道的新修与改建，驿站也随之变迁而有兴废。就驿址考证，县境有五：由徽县东南行，首经青泥岭，驿址今为青泥河乡属地，继南行约20公里至长举驿，北魏时曾于此设长举县，今名长峰村。又南行4公里至白水驿，现名白水江镇，（明嘉靖至和二年冬，利州路转运使主客郎中李虞卿，新开白水路后，青泥驿废，由甘肃徽县直达白水驿），为陕、甘两省连接毗邻地间之重镇。由白水驿东南行36公里，经麻柳塘（古统兵之地）翻越八渡山（现称老爷岭）至构林驿。从构林驿东南行19公里至县城嘉陵驿，为水陆交通运输码头。设有货载行栈数家。南门依石阶而下，接近江面，是船只装卸物资的通道。县城东行40公里至沮县驿，县废后，现名硃口驿，地势较坦，与勉县接壤，至兴元府（今汉中），此即县境五驿站演变概况。

南郑、武都道，由南郑出发，经白马、沮县、嘉陵三驿外，继县城西行经豇口（塘），古称郾阁，崖高数十丈，一称白崖，亦名析

里，清、民均设塘住兵，并有税捐机构，居民约50户，有商店，骡马店，可供商旅食宿，是水陆交通汇合点，古为兵争关隘，商业亦盛。驢口继西陆行50里至窑坪，是陕、甘两省交界镇店，有居民200余户，清、民街市繁华，今农贸市场亦盛，驢口至窑坪沿线的任家台、秦家坝、邓子院、木瓜院诸站点，均有骡马店设施，可供运行者食宿。窑坪继西行8里至大南驿，继西行10里至云台，为古康县置地，西行10里至白马关，关之东西为川道，地形开阔，是云台置县时西部屏防，古康县境关隘之一，现已通公路，仍为交通要道。又西行40里至两河口，又50里至成县（古下辨约在今成县西、武都郡置地）。

宁强、略阳道，属宁强、勉县三县相邻，自唐以来，三县前后均设置过州城，因而建制互有归属，明嘉靖《略阳县志》记述：“唐置兴州，宋时略阳隶沔州，洪武七年改沔州为县与略阳县均隶汉中府宁强州”。由宁强通略阳道路有二。西路由宁强县城西北行30里至滴水

铺，继行40里至大家坝，由大家坝北行40里至巩家河，又西北行40里至二郎坝，继北行30里翻山至略阳县属地白雀寺，濒嘉陵江东岸，为水陆码头，设有店铺，逢场贸易，可供食宿，沿嘉陵江北行38里至略阳县城。另由东路从宁强县西北行30里至滴水铺，继西北行30里至烈金坝，又偏东北行30里至大安驿，曾称大安军，北行渐入蟠冢山，驿道沿溪曲绕，约20里至黄铜铺，继北行10里至庙坝，有街市，清末曾开采金矿，集众千余，后停产。一九五八年在此兴设陕南石棉矿，盛产晶质玻璃棉远销国外。庙坝西北行15里至麻柳铺，为乡政府所在地，此处盛产硫铁矿、滑石等矿。继西北行10里至分水岭，转北行20里至接官亭，与略阳至兴元府（今汉中）驿道连接，这段路为上下山地段，且以龙洞坎山势最险，古道崎岖，随山势曲绕，多次越河，雨季山洪暴发，洪峰四溢，道路冲毁，运行艰辛。接官亭西行25里至兴城关，中越阁老岭，东西两侧跨越玉带河，古无桥，兴城关西行5里至兴州（略阳县）

城。宁强与略阳，地处秦岭，巴山之间，在秦汉之际，北有凤翔、兴州、兴元道直通汉中，南有金牛道入蜀，两道之间的接官亭与大安驿相隔75里，是宁强、略阳道之中间段，除嘉陵江水运外，为陆运入蜀捷径，其间虽有嵯冢山交错，但山垭不高，自古衡为大道，现公路已连接，根据地名，铺店考证，走向相同，路段略有差异。

二、板车道修建概况

解放前略阳全县仅有驮道320余公里，东去勉县，西达甘肃武都、天水，全靠人背、肩挑、畜驮，不仅运量小，同时运费高。由于交通极为不便，山区教育文化落后，生产也很难发展，加之旧社会的压迫剥削，因而劳动人民虽终年辛勤劳动，但仍食不盈腹，衣不遮体，长期过着极端贫困的生活，就每天需用的食盐都无钱购买，由于身体缺碘，患颈瘤者多。由于交通闭塞，不论长短运输全靠人背畜驮，丰富的矿藏和林木资源无法采伐利用。在群众中

流传着“守着万宝山，过的贫困日，走的羊肠道，过的独木桥”。他们祖祖辈辈受尽了背运之苦。民国末年，亦曾动员群众，数次整修过勉略便道，因工程艰巨，资金掣肘，材料短缺，管理不善等原因，虽兴师动众，也未达到通行畜力车的目的。一九四九年十二月九日略阳解放后，在逐渐恢复民力的基础上，党和政府号召全县人民，利用冬春农闲季节，采取以工代赈和适当雇用技工相结合办法，兴修县境道路，改变山区交通运输条件，以提高群众物质文化生活水平。据统计从一九五三年至一九七〇年全县修板车路16条，长302.38公里。运输较前有了进步。现将各路修建情况记述如下：

1、略勉板车道，全程63公里，至勉县水磨湾与川、陕公路相接。略阳境内段42公里，中经城关镇、接官亭、何家岩、硃口驿四乡、镇。一九五一年先后由县建设科进行了两次勘测，将设计方案上报专署。同年南郑专署拨给修建勉略路工程用死角粮406,868市斤，用于

略勉板车道修建。一九五二年冬春政府先后动员沿线附近十八个乡镇民工6000余人兴修。挖土方139,369 m³ 开软石1,218 m³, 挖间隔土1,483 m³, 修涵洞17座, 植树31,463株。春耕大忙开始后又用固定工2140人, 沿勉略道石方地段进行拓宽降坡, 改善弯道, 增修桥涵, 于一九五三年年初, 有效路基宽度已达3至5米, 途经阁老岭、木瓜岭、煎茶岭三座大山的盘道纵坡降至12%。从此勉略驿道始通马车。

2、略雷板车道, 由县城通往乐素河区中坝子乡雷滩的板车道。沿嘉陵江东岸而下, 山峰矗立, 河谷狭隘, 不通驮畜, 只有拉船纤道, 单人行走都很困难。可是宝成铁路重点桥隧工程于一九五三年秋在县城以南动工, 新建铁路桥隧公司第五隧道队承担的恩哥石、荷叶坝两大隧道也要动工, 所需工程材料, 职工食粮及日用百货等, 单靠嘉陵江船运远不能满足。因此由新建铁路第二工程局投资, 雇用劳力, 从一九五四年三月十日起正式开工修建这条板车道。全长25公里, 中经荷叶坝、白雀寺

两个乡，路基宽3至5米，无陡坡，同年六月竣工，通行载重一吨板车，一日可达雷滩。既支援了修建宝成铁路所需物资的运输，亦为日后修建公路打下了基础。

3、略徐板车道，由县城至徐家坪，原沿嘉陵江西岸经横现河、冒口至徐家坪是一条驮道。因这段驮道被宝成铁路占用，人、畜无路走。一九五六年元月一日，宝成铁路正式通车后，为了人、畜安全，县交通科在嘉陵江东岸，新勘测了一条板车道。中经柳树坝、石碑子、石壮沟口、三官滩、猪儿坝、周家坝、徐家坪。这条路全长18.63公里，总投资35,520元，由成都新建铁路第二工程局批准，于一九五七年春动工，同年6月底建成。路基宽2.5米至3.5米，实做土石方46,873 m³，坡度平缓，通行人、畜力车。

4、大观板车道，由城关镇大坝至观音寺乡，全长60公里。该乡有人口5千余，原来仅通驮畜。因交通不便，农民交公粮十分困难，五十年代县人民政府批准，在此设立粮点，因

年久储量增多，加之交通闭塞，形成死角粮。因此政府为了支援灾区和国家建设，每年利用冬春农闲季节，组织全县强劳力前往背运死角粮。路况不好，途中还要翻越大帽垭、秧田窝两座大山，运粮群众自带干粮，成群结队，四、五日才能背运一回。为了开发两河口区的资源，一九六零年地质队，修通了大坝至上营公路14公里。一九六五年县上又投资41,000元材料费，由两河口区组织劳力进行施工，年底完成上营至两河口板车道15公里。由两河口经仙台坝至观音寺板车道31公里，除仙台坝、观音寺两乡劳力，农闲期间全力突击抢修外，平时由全区抽调劳力，组成常年筑路队进行施工，于一九六六年全线修通。路基宽2.5米至3.5米，最大纵坡7%，最小回头弯半径5米，共投资61,000元。从此观音寺至县城人、畜力板车畅通。沿途商店收购土特产品种类数量逐年增加，供货较前齐全，群众收入增加，生活比前有了改善。

5、青蔡板车道，由青白石河口沿小溪西