

008098

# 巴中县交通志



008098 友

## 序 言

巴中县交通局是县人民政府下属的行政机构。主要任务是贯彻执行党和政府的路线、方针、政策，领导和管理全县交通运输，维护交通运输秩序和安全。

我县的公路交通运输，是从无到有，从小到大，从少到多，随着国民经济的发展而不断壮大的。建国初，虽有一条长六十六公里的巴仪路（巴中至仪陇），但只修了一个毛胚，尚未通车。汽车还未来过一辆，更谈不上修建公路桥梁。在建国后的三十四年中，由于建设的发展，党和政府的重视，广大群众的积极努力，从一九五〇年起至一九八三年底止，全县公路交通建设已经发生了翻天覆地的变化。一九五七年，县与县的四条主干道一百四十四公里全面完成；一九六四年县区公路十条，一百五十公里先后竣工，实现了区区通公路；一九七八年底，完成区乡公路五十八条，全长五百零七点八二公里，达到了乡乡通公路。一九八三年底全县已有公路八十五条，八百五十一一点七公里。汽车发展到三百七十三辆，中型拖拉机一百七十六辆，手扶式拖拉机五百九十四辆；新修各种公路桥梁二百八十三座，全长二千三百四十点五米。这一条条公路，一座座桥梁，都是全县广大干群的劳动成果。

在我县公路交通运输尚未发展壮大以前，全县物资运输，大都由木船和人力负担。特别是一九五八年至一九六二年五年时间中，木船年运量达到了六万一千五百吨，一百七十万五千二百吨公里，对支援首都北京以及天津、沈阳、上海等大城市在困难时期的粮食供应，起着积极的作用，在航运史上，它占有一定地位。民间运输在这一时期，对沟通城乡物资交流，繁荣经济，也做出了巨大贡献。

《巴中县交通志》，是我县公路建设、交通运输、内河航运发展变化的记录，是新《巴中志》的组成部份。是在县委、县政府的领导下，县志编写委员会的指导下，进行编写工作的。在编写时本着略古详今，立足当代，回顾过去，展望未来的原则，力求达到思想性、科学性、资料性的统一。

在《交通志》工作开展的同时，首先组织领导下属单位进行编写小志，并分配专人查

阅了文书档案三百六十卷；进行社会调查，收集口碑材料，先后走访老工人、离休、退休干部和社会有关人士五十多人次。对有关史实，反复核实对证。基本做到史料完整，真实可靠，符合编写要求。一九八四年七月开始编撰，一九八五年二月完成初稿。经多次修改增删，一九八五年七月定稿，历时一年。

值此盛世写志，荣幸莫名。我们虽有编写好《巴中县交通志》的愿望，但深感水平有限，经验不足；又由于编志工作的面广量大，涉及时间较长，许多历史资料，残缺不全，时间紧迫。因此，在整理和编写中不无遗漏和错误，望读者批评指正。并希今后续编《交通志》时予以补正。

编写《交通志》工作，现已顺利完成。在此谨向大力支援我们查阅历史资料的县档案馆；积极组织老干部、老工人举行座谈，核实史料的各有关单位以及在生活上热情照顾我们的县养路段，表示衷心的感谢。

巴中县交通局

一九八五年七月

# 凡 例

一、本志采用语体文编写。共分古道、桥梁、渡口，管理机构演变、民间运输，内河航运、公路建筑、公路养护、公路运输、先进集体和个人等八篇，二十三章，五十一节，一记。以记叙为主，除文字工具外，辅以图、表、照片，俾能较全面地反映历史和现状的部份史实。

二、本志时限，上限为民国元年（公元一九一一年）下限为一九八三年。但有必要引用旧志史实时，向上延伸到一九一一年以前的历史时期。

三、本志的资料主要来源于县档案馆的文书档案和有关部门的档案资料，以及《四川交通史志文稿》与本系统的文书档案和部份口碑材料。

四、本志的编写采取史志结合的方法，略古详今的原则。有的章节，为了使事实的线面关系清楚，主要内容不致遗漏，在记述时有所纵横交错，文字亦间有重复。

# 《巴中县交通志》编写领导小组 成员及工作人员名单

组 长            马道富  
付组长          李永志  
组 员            何德福    黄增文    王定安  
主 编            戴从农  
编 辑            姚德汉    李中富  
摄 影            张荣华

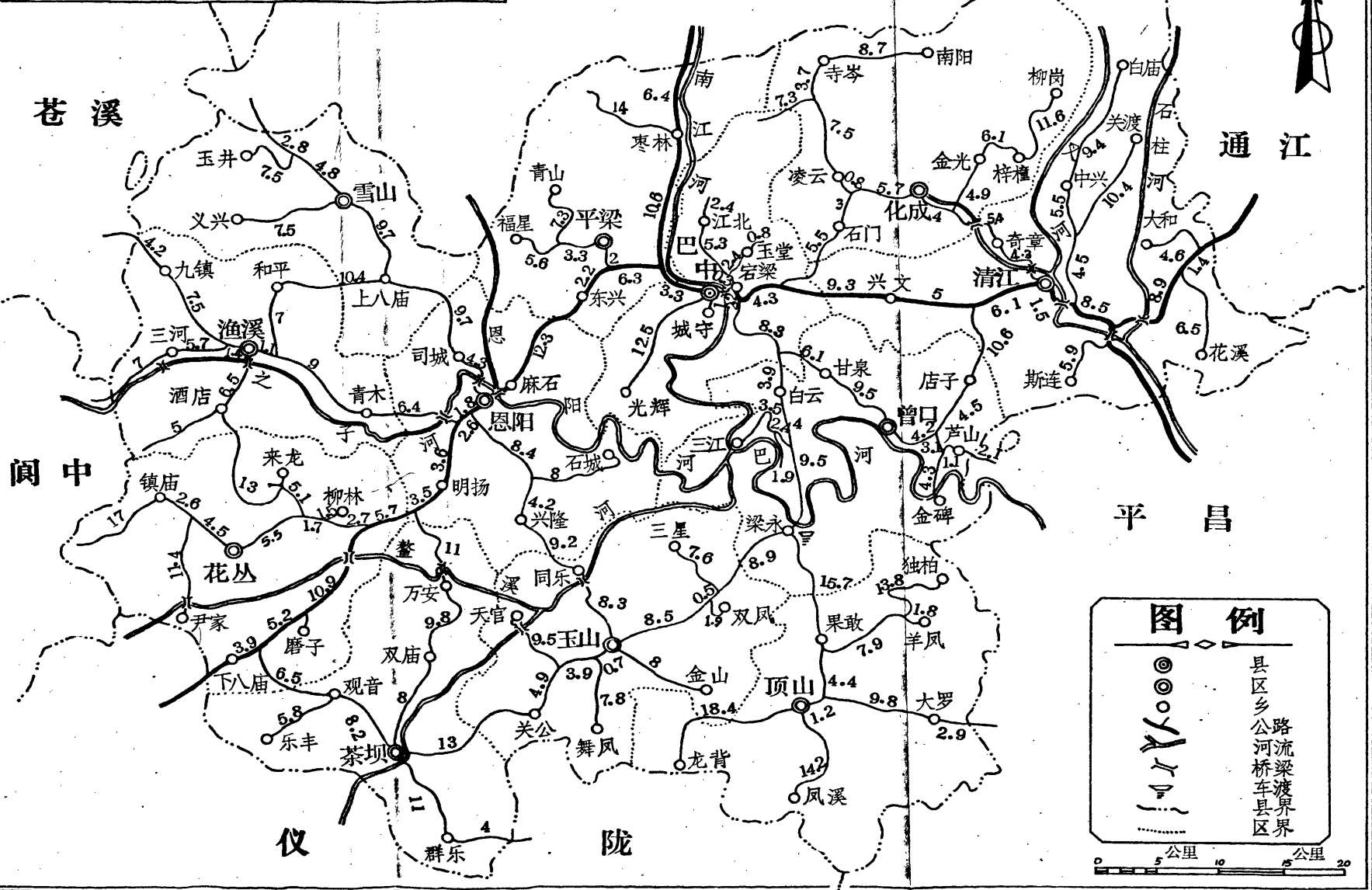


《巴中县交通志》编写领导小组成员及工作人员合照

# 巴中县交通图

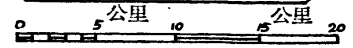
南 江

北



### 图例

- ◎ 县
- 区
- 乡
- 公路
- 河流
- 桥梁
- 渡界
- 县界



# 目 录

## 巴中县水陆交通图

### 第一篇 古道、桥梁、渡口

第一章 道路概况.....	( 1 )
第二章 古道、古桥、古渡.....	( 1 )
第一节 古 道.....	( 1 )
第二节 古 桥.....	( 4 )
第三节 古 渡.....	( 9 )

### 第二篇 管理机构演变

第一章 建国前的管理机构.....	( 20 )
第一节 国民政府的管理机构.....	( 20 )
第二节 苏维埃时期的管理机构.....	( 20 )
第二章 建国后交通机构的演变.....	( 21 )
第一节 建设科.....	( 21 )
第二节 交通科.....	( 21 )
第三节 工交科.....	( 22 )
第四节 交通科.....	( 22 )
第五节 工交组.....	( 22 )
第六节 工交科.....	( 22 )
第七节 工交局.....	( 23 )
第八节 交通局.....	( 23 )
第三章 交通运输系统所属机构演变.....	( 25 )
第一节 公路养护.....	( 25 )
一 省养路段.....	( 25 )
二 县养路段.....	( 27 )
第二节 汽车运输.....	( 29 )
一 汽车运输站.....	( 29 )
二 汽车第四十七队.....	( 31 )
三 县车队.....	( 35 )
第三节 交通管理.....	( 39 )

一 行政管理机构	( 36 )
二 交通运输管理站	( 38 )
三 航运管理站	( 42 )
四 短航渡口管理所	( 44 )
五 车辆监理站	( 45 )
第四节 木船运输社	( 46 )
第五节 航运管理站下属企业	( 50 )
一 汽车修理厂	( 50 )
二 巴中县砂砖厂	( 50 )
三 巴中县建筑建材公司	( 50 )
第六节 大跃进时期交通工业情况	( 51 )
一 红旗造船厂	( 51 )
二 跃进机械厂	( 51 )
三 火药厂	( 51 )
四 饲养场	( 51 )
五 交通医院	( 52 )
六 道路测量队	( 52 )

### 第三篇 民间运输

第一章 建国前的民间运输	( 53 )
第一节 民间运输概况	( 53 )
一 长途运输主要线路	( 54 )
二 人力背运	( 54 )
三 滑杆抬运	( 54 )
四 黄包车拉运	( 55 )
五 民间运输组织	( 55 )
第二节 红军根据地时期的运输	( 56 )
一 管理机构	( 56 )
二 运输干道和运输组织	( 56 )
三 红军撤离后的运输	( 57 )
第二章 建国后的民间运输	( 57 )
第一节 经济恢复时期	( 57 )
第二节 第一个五年计划时期	( 58 )
第三节 第二个五年计划和调整时期	( 60 )
第四节 文化大革命时期	( 64 )
第五节 多渠道经营管理	( 65 )



## 第四篇 内河航运

第一章 建国前的木船运输.....	( 69 )
第一节 河 运.....	( 69 )
第二节 主道内河运输.....	( 69 )
一 巴 河.....	( 69 )
二 恩阳河.....	( 69 )
三 鳌溪河.....	( 70 )
第三节 木船运输概况.....	( 70 )
第二章 建国后木船运输的发展.....	( 72 )
第一节 恢复改造的三年.....	( 72 )
第二节 合作化的四年.....	( 73 )
第三节 曲折发展的五年.....	( 75 )
第四节 调整转化的三年.....	( 77 )
第五节 灾难深重的十年.....	( 78 )
第六节 改革提高的七年.....	( 79 )

## 第五篇 公路建筑

第一章 建国前的公路建筑.....	( 83 )
第二章 建国后的公路建筑.....	( 83 )
第一节 公路建筑概况.....	( 84 )
第二节 省道公路建筑.....	( 85 )
一 唐巴路.....	( 85 )
二 巴南路.....	( 86 )
三 达巴路.....	( 87 )
四 巴通路.....	( 88 )
第三节 县道公路建筑.....	( 91 )
一 恩渔路.....	( 91 )
二 柳花路.....	( 92 )
三 恩三路.....	( 93 )
四 焦茶路.....	( 93 )
五 枣化路.....	( 93 )
六 巴玉路.....	( 94 )
七 梁鼎路.....	( 96 )
八 凉曾路.....	( 97 )
九 清白路.....	( 98 )
十 凌凤路.....	( 99 )
十一 钟南路.....	( 100 )

第四节	乡道公路建筑	(104)
第五节	钢铁运输线——南新路的建筑	(113)
第三章	桥梁建筑	(114)
第一节	桥梁概况	(114)
第二节	省道桥梁建筑	(115)
一	巴中大桥	(115)
二	恩阳大桥	(120)
三	新桥河桥	(121)
四	大佛寺桥	(122)
五	柳新桥	(122)
第三节	县道桥梁建筑	(122)
一	黑龙潭桥	(122)
二	梁永河桥	(124)
三	新桥	(124)
四	幸福桥	(124)
五	三汇桥	(124)
第四节	乡道桥梁	(125)
一	永红桥	(125)
二	苞谷桥	(126)

## 第六篇 公路养护

第一章	公路养护概况	(132)
第二章	省道养护	(136)
第三章	县道养护	(142)
第四章	乡道养护	(150)
第五章	路政管理及绿化	(152)
第六章	民勤岁修	(154)

## 第七篇 公路运输

第一章	货运	(156)
第一节	汽车第四十七队货运	(157)
第二节	县车队货运	(163)
第三节	集体及私人车货运	(164)
第四节	拖拉机货运	(164)
第二章	客运	(164)
第一节	一九七〇年以前的客运	(164)
第二节	一九七〇年至一九八〇年的客运	(165)
第三节	一九八一年至一九八三年的客运	(165)

第三章 交通安全管理.....	( 168 )
第八篇 先进集体和个人	
第一章 先进集体典型事迹.....	( 171 )
第二章 先进个人典型事迹.....	( 173 )
党、团、工会组织状况.....	( 187 )
大事记.....	( 191 )

# 第一篇

## 古道、桥梁、渡口

## 第一章 道路概况

我县地势辽阔，大山绵亘，山路崎岖，河流纵横，溪涧密布，交通极为不便。自古以来，蜀道最为艰险，有“巴蜀天险”之称。古人对此，还有过种种描述，如“泥丸可塞”，“前者之踵，可接后者之肩”，“后马头顶前马蹄，两蹄一掬升一梯”。唐代诗人李白有“蜀道难，难于上青天，黄鹤之飞尚不得过，猿猱欲度愁攀援”。（摘自《四川交通史志文稿》）当时巴中的道路情况，也正是这样。但是几千年来，道路的艰险，并没有难住古代的劳动人民，他们凭着劳动的双手，使用落后的开山工具，以“愚公移山”的精神，向大自然作斗争，开辟了无数的道路。他们越过高山，跨过深谷，使绝路相续。克服和战胜了山涧交通断阻的困难，使巴中与邻县和邻省部份地区，都赖有道路而相通，促使文化交流和生产发展。

## 第二章 古道 古桥 古渡

### 第一节 古道

秦、汉时代，自秦入蜀，有好几条山路。其中一条就是由长安至南郑（今汉中）越米仓山至四川巴中的古商道。这是我县与邻省相连的唯一的一条交通孔道。其它如：

#### 一、递 铺：

驿道为官办大道，是为了暑衙官员骑马坐轿通行和传递官方信息、公文、机密文件等的主要道路。我县在万山之中，不当孔道。无驿站马匹与轿舆，只

有清水驿在县南三十里，唐置清废。以非冠盖所往来也。其递文报，清末分东西北路，设递铺十八所，有铺司兵三十六人，后废弃。所谓的东、西、北路就是：

1、巴州以东经排埡二十里，沙溪（今兴文乡）四十里，右埡六十里，朱埡八十里，凤凰（今大和乡内）一百里，凡五铺抵通江县属杨柏铺。

2、巴州以西经檬头（今枣儿塘）三十里，古溪六十里，马鞍八十里，虎头（今柳林猫儿铺）一百一十里，金山（今花丛乡内）一百四十里，尹家一百五十里，凡六铺抵交仪陇县属老木关。

3、巴州以北经佛龕（今大佛寺）二十里，青滩四十里，枣林六十里，凡三铺抵交南江县属沙河铺。

在秦、汉时代，每站设亭，设有亭长。唐以后称递铺。清称塘，如枣儿塘、石笋塘。

## 二、栈 道：

栈道就是在悬崖峭壁上开山凿石辟出来的羊肠小径。我县回龙场（今石门乡）的桥炉子，由于山势险峻，无路可通。曾在这里的削壁处凿穴架木，又在横木上架起凌空的道路，是为栈道。这个栈道全高五十五丈，宽尺许，便于行旅往来。但在栈道行走，怵目惊心，有如履薄冰之感。

## 3、人行小道：

我县人行小道，起源很早，到清时已基本形成道路网了。清宣统二年（公元1910年），我县成立邮局后，以县城为中心，开辟了四条主要干道。

（一）巴保路：从巴中七十里至恩阳河（今恩阳镇），一百五十里至仪陇，一百五十里至保宁（属阆中县）。

（二）巴汇路：从巴中六十里至曾口场，六十里至兰草渡，六十里至江口（今平昌县），二百里至三汇（今渠县）。

（三）巴南路：从巴中六十里到元潭场（南江县属），九十里至长赤，

二百四十里至南江县。

(四)巴通路：从巴中七十里至清江场，二十五里至大和，二十五里至杨柏河(通江县属)，三十里至鹦哥嘴(今通江县民胜乡)，三十里至通江县。

民国十二年(公元1923年)六月添设由巴中至鼎山一百二十里的邮路。

通往区乡的邮路有三：

其一：自巴中经枣儿塘、恩阳、兴隆，万安、双庙至茶坝等二十二个乡。

其二：自巴中经三江、梁永、羊凤、大罗、青龙、龙凤、鼎山等二十一个乡。

其三：自巴中经甘泉、曾口、店子、丝连(现为斯连乡)等二十一个乡。

民国二十二年(公元1933年)初，川陕省苏维埃建立时，为了运送军用物资，支援革命战争的需要，曾发动苏区广大人民群众对乡村人行道进行了全面的整治。

建国后，党和政府对乡村人行小道的整治培修尤为重视。一九五五年巴中县人民委员会根据四川省交通会议和达县专署交路(55)字第143号文件精神，为了迎接农业合作化高潮即将到来，以及发展山区经济，活跃城乡物资交流，充分发挥人力运输，适应广大人民群众物质文化生活日益提高的需要，因此，省人民委员会拨给我县整修乡村人行小道经费二万元，县人委又在自筹经费内拨给五千九百二十六元。首先整修巴中至化成，巴中至清江至大和与通江抵界，甘泉至曾口，恩阳至渔溪等二百五十四华里。并以县交通科为主成立乡村人行道修建办公室，与民勤岁修委员会合并办公。各区亦成立修建委员会，指定专人负责。及时动员十八岁以上五十岁以下的健壮劳力，编成队组，民主选出队组长，或由乡人委指派，自备修路工具，进行建修。路的标准要求以人背挑和新式农具能对错通行无阻。做到一米五宽，路面以沙子、碎石、煤渣为铺筑材料，路肩稍低，以流雨水。在个别坡度特别大的地段，亦可用石板安砌成梯形。完工后，由县修建办公室会同区乡验收，合格后即交沿线群众进行经常

性的养护，以保证人行道的畅通。县人委每年都拨有一定数量的专款，进行重点维修。尤其是粉碎“四人帮”和党的十一届三中全会以后，县交通局在大抓全县公路建设的同时，积极发动群众整治与人民生活息息相关的乡村小道。至一九八三底全县各乡已修建了“文明路”（即石板大路）七十七条，全长四百四十多华里。

## 第二节 古 桥

我县河流纵横，许多古道、大路和山间小路，被无数河流溪涧所隔断，阻碍人们的往返。古代人民群众，为了克服行旅上的不便，发挥人类改造自然的巨大力量，历经艰难险阻，架设桥梁，缩短了来往旅程，便利了交通。使地区之间的生产交换得以互通有无，促进了生产、经济的发展。建国后我县在修建公路时，曾利用古道古桥改为公路桥，行驶汽车。对古为今用，因地制宜，采取增高桥头堆土，降低桥梁纵坡，拓宽和砌筑新桥面，加固墩台等办法，进行改造利用，行驶载重汽车。由于我县河流纵横、溪涧密布的自然特点，古桥之多，不可胜数，仅旧县志记载就有百十座之多，兹择其要者，分述如后。



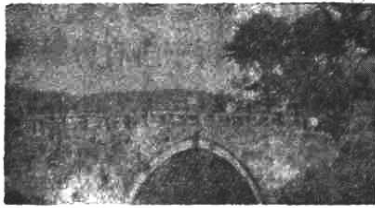
里仁桥原貌

1、里仁桥：在县城之东三里，为巴州知州李汝琬所建。在建桥之前三溪汇流，曲折如螺旋。下即双河桥，其下则为新桥，为通巴上下必经要道。此桥屡建屡圯。民国十三年（公元1924年），巴州大商人“庆丰泰”老板吴裕卿，与当地乡绅王家烈



等自动捐助并募集资金,重新修建。原桥何名,无碑记可考。因取里仁为美之义,故以里仁桥名之。桥型为石台石面平板。桥五孔跨径三米,高三米五,宽一米五,全长十七米。每块桥面板的厚度为五十公分,长为三米四,宽七十五公分。桥板石每块重达二千五百五十公斤。桥尚良好。民国十四年(一九二五年)在桥头立有四方石碑一块,记述其事。

2、双河桥:此桥建于何时,历时甚久,无资料可考。几经沧桑,屡建屡毁。一九五七年因洪水暴涨,将桥的中孔冲走,同年修复。一九七七年修建城玉公路(城关至玉堂)曾将桥台在原宽二米的基础上拓宽三米。改造成六孔跨径四米,高七米,宽四米五,全长三十九米的石拱桥,作为通行汽车的公路桥梁。



老鹤桥原貌

3、老鹤桥:在我县城南半里许,溪壑截道,夏秋雨涨,黄潦暴至,奔腾喧嚣,往来行人望水兴叹不得过。清乾隆十年(公元1745年),州民集资千金,架石拱桥于其上。

一九六零年修建丝厂专用公路时,将此桥拓宽作为公路桥梁,通行汽车。由于建桥时间过长,桥石风化,经受不住汽车的压力,拱石呈现破裂,同时桥面过窄,不适应汽车运输的需要,又于一九七三年重新修建为一孔十二米的石拱桥。

4、金榜桥:县城南半里,有一石桥,长一丈五。传为唐状元张晷所建,故称金榜桥。因桥在城南,亦俚称南门桥。历经明、清培修,由于时间过久,拱桥两边石栏杆早已风化殆尽,现已全部改建。并新修钢质栏杆,整饰一新,为到我县南龛公园路径之一。

5、双虹桥:在城东一百一十里柳岗乡。此地两溪排流,隔断大路,两岸皆遥距十余丈。有清时乡人邓现卿,捐资造两桥跨其上,以便行人。桥映波