

013572

# 怒江州交通志

Traffic Annals of Nujiang Prefecture

云南人民出版社  
王玉球 主编  
怒江傈僳族自治州交通局 编



# 怒江州交通志

Traffic Annals of Nujiang Prefecture

云南人民出版社  
王玉球 主编  
怒江傈僳族自治州交通局 编

图书在版编目 (CIP) 数据

怒江州交通志/王玉球主编. —昆明: 云南人民出版社,  
2000. 5

ISBN 7-222-02976-1

I. 怒... I. 王... III. ①交通运输史—云南—怒江傈  
僳族自治州 IV. F512.774.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2000) 第 24014 号

责任编辑 陈盈盈 杨 铤  
封插设计 吴 平

怒江州交通志

王玉球 主编

---

云南人民出版社出版发行 (昆明市书林街 100 号)  
云南地质矿产局印刷厂印装 云南省新华书店发行

---

开本: 787×1092 1/16 印张: 30.625 字数: 705 千字  
2000 年 6 月第 1 版 2000 年 6 月第 1 次印刷  
印数: 1—1500 册

---

ISBN 7-222-02976-1/Z·343 定价: 88.00 元

# 《怒江傈僳族自治州交通志》

## 1~3 届编纂领导小组

组 副 成	长 组 员	和润培	和金玉	刘 琨		
		王玉球	蒋枝贵	洪光耀	施怀宇	
		廖张景	李锡勋	张国钧	何其礼	施萃海
		赵梓宏	汪龙鹏	赵润泽	刘 玲	和志恩
		王建义	赵本孙	黄锦仁	杨春林	袁嘉慧
		李学昌	张继成	马镇源	麻荣生	和开华
		李少东	张茂林	和贵先	尹文张	赵万才
		唐光瑾	李文星	和学文		

办公室主任 王玉球 (兼) 李学昌 (兼)

主 编 王玉球

编 纂 陈晓钟

微机录入 麻春华

审 定 怒江州交通局

怒江州地方志编纂办公室

慎 狂 昔 觀

幸 存 今 朝

巨 變 筑 明

日 輝 耀

為 交 通 法 題

和 潤 培

(中共怒江州委副书记 和润培)

《Nolmut Lisu shit jilqait guarshit zo  
seitjeq juamit tot'et》 ddo ma dail  
shilgget!

*Tjaggu shulija xualdoq jja,  
Mutssat loxssat pitshir poq;  
Nolmut satlox jja satlox,  
Coshit wat nei bbojeq seit.*

D7.-A-47.

1998. 9. 1.

傈傈文, 汉语译意为:

祝贺《怒江傈傈族自治州交通志》出版!

交通扶贫奠基业, 喜看江山日日新;

三江峡谷通大道, 民族团结奔小康。

邓阿冷

(原怒江州委副书记、州长)

---

---

## 内容提要

怒江傈僳族自治州位于云南省西北部，北接西藏自治区察隅县，东、南与迪庆、丽江、大理及保山接壤，西与缅甸为邻，总人口 46 万人，其中少数民族占总人口的 92%，多姿多彩的各民族风情，清新洁净的大峡谷原始生态，被誉为“大峡谷生态——人类文化公园”，“世界少有的净山、净水、净土”。

本志全面记述怒江州各类交通运输事业的历史与现状，为州域内首部交通志书。较翔实地记载和讴歌了横断山脉纵谷地段，交通闭塞的独龙江、怒江、澜沧江三大峡谷的独龙族、怒族、傈僳族、白族、普米族等少数民族“逢山开路，遇水搭桥”的生动事迹和创业精神；再现了峡谷步道、溜索、竹筏、独木舟、藤筏桥、天梯、救命房、人马驿道等原始交通设施和艰辛的人背马驮的历程；实录了各族人民在党和国家的扶持下，战天斗地修路建桥，使大峡谷交通发生巨大变化的历史画卷；同时，把国家交通部、省交通厅对怒江州的 8 年交通扶贫业绩载入史册。本志具有鲜明的边疆峡谷特色、民族特色、时代特色和行业特色。是了解神奇、奥秘的怒江大峡谷人文景观、自然景观难得的地情读物和导游指南。

---

## Summary

Nujiang Lisu Autonomous Prefecture is situated in Northwest Yunnan, to the south of Chayu (a County of Tibet Autonomous Region), to the northwest of Diqing, Lijiang county, Dali and Baoshan region, to the east of Burma. It has a population of 460 000, among them 92% are from minority nationalities. As know as "Ecology—Mankind Culture Park In Nujiang Grand Gorge", has varied nationality amorous feelings and primeval ecology, without pollution.

This book recorded communications and transportation in Nujiang prefecture from ancient to today. It's the first annals of traffic in Nujiang prefecture. It also recorded the way of peculiar original traffic, as walking roads, slide ropes, rafts boats (it like pig's trough), cane bridges, ladder—shaped bridges, life house (for save traveller's life) and pack roads. Man and horse carry on the back in the gorge also recorded. It truly narrated the experiences of nationalities developed the modern traffic, as building highways and bridges with supporting of the Party and Governments at the all levels. The history of 8 years poverty relief by the ministry of communication and communication Department of Yunnan Province for Nujiang Prefecture recorded in it too. The book has characterized by geography, minority nationalities, from ancient to presentday, and the communication trade. It's valuable for readings and guide to know the mysterious humanity landscape and natural landscape in the Grand Gorge in Nujiang.



# 序 一

中国是一个多民族的发展中国家，到 2000 年底基本解决农村贫困人口的温饱问题，是党中央、国务院向全世界作出的庄严承诺。而各民族贫困地区的繁荣进步，无不与交通的发展有着紧密的联系。在建国 50 周年和怒江傈僳族自治州成立 45 周年之际出版的《怒江州交通志》，就是一部记述怒江各族人民为交通事业发展进步、为摆脱贫困而奋斗的历史篇章。

地处祖国西南边陲的怒江傈僳族自治州，是一块神奇的土地，汇聚众多民族的家园。境内“四山”横亘，“三江并流”，雄伟神奇的“东方大峡谷”——怒江峡谷，不仅拥有得天独厚的自然资源，而且处处风光绮丽，是一方充满诗情画意的净土。作为国家交通部、省交通厅的挂钩扶贫联系点，作为交通发展相对滞后的一个地区，我曾先后多次到那里考察、调研，对那里的交通事业和经济社会各项事业的发展；对交通在像怒江这样的边疆民族贫困地区的社会经济各项事业发展中所起的基础性、先导性作用有着深切的感触。可以说，像怒江这样的边疆贫困地区要走向文明进步，离不开交通等各项事业的发展。在怒江，交通就是发展的生命线，离开了交通事业的发展，经济发展和社会进步将会受到很大影响。

早在 4 000 多年前的新石器时代末期，怒江州就有了人类活动的痕迹。由于地处偏僻，加之境内群山横亘、峻岭逶迤、谷深林密、江河交错，行路难、过江难一直阻碍着怒江的发展。直到解放前夕，生活在怒江的各族人民依然靠砍刀开路，攀藤附葛而行，过江靠溜索、竹筏、猪槽船等简易工具。落后的交通，把人们封闭在深山峡谷里，使怒江州长期处于与世隔绝的状况。长期的封闭，延缓了怒江州社会发展的进程，使生产力极端低下，经济文化严重落后，各族人民世代处于极端贫困的状况之中。

解放后，党和政府非常重视边疆民族地区的经济文化建设，从 50 年代起，就把发展交通运输事业作为发展民族经济、巩固边防的头等大事来抓。1950 年开始大规模整修驿道，发展人畜运输。怒江傈僳族自治州成立后，在党中央、国务院的直接关怀下，1956 年 8 月，由国家投资、专业施工队伍修建的怒江州第一条公路——瓦（窑）碧（江）公路开工，紧接着州内第一座跨江大桥——跃进钢索汽车吊桥，又在 1958 年建成。这一路一桥的开工和建成，宣告了怒江州没有公路和跨江桥的历史一去不复返。从此，怒江掀开了交通史上空前壮丽的新篇章，怒江社会经济各项事业同时进入了崭新的发展时期。40 多年里，怒江州的交通事业不断发展、日新月异。党的十一届三中全会后，怒江州交通建设有两次发展的重要时期，1985~1987 年，连续三年“以工代赈”，全州掀起了建设县乡公路的热潮，使怒江的交通落后状况开始得到改善；1990 年，国家交通部和云南省交

通厅按照党中央、国务院的部署，把怒江州列为扶贫联系点，实行以交通为龙头的全方位扶贫，每年投入大量的资金和人力，扶持全州交通建设和经济社会各项事业的发展，努力为怒江州实现脱贫攻坚目标创造良好的交通条件。怒江州委、州政府抓住机遇，号召“举全州之力，修致富之路”，一个新的更大规模的交通建设高潮又在全州兴起。这期间，全州公路里程不断延伸，等级相应提高，桥涵数量急剧增加，质量坚韧牢固，在怒江大地形成了一道道风景独异、气势恢宏的人文景观。到1998年底，怒江州已建成各类公路2315公里，比1989年增加1205公里，公路密度每百平方公里已达到12.5公里，公路技术等级、路面质量状况都有较大的提高和改善。在怒江、澜沧江和独龙江上建成各类桥梁75座，比1989年净增25座，其中永久性现代化公路大桥4座。通往全国惟一未通公路的少数民族聚居区——贡山县独龙乡的独龙江公路也正在施工建设中，将从根本上解决全国56个民族和怒江州29个乡镇都通公路的政治性、历史性难题。以州府六库为中心，连接全州4个县、28个乡镇、132个行政村（办事处）的公路交通网络已经形成，通向内地、通向邻国的通道已经打开。交通建设的不断进步，有力地促进了怒江州脱贫攻坚的步伐，促进了经济、社会的全面发展。

怒江交通发展历程，是一个充满艰辛和光荣的历程。崇山峻岭逶迤、江河纵横交错、原始森林密布、地质构造复杂，加上难以预料的自然灾害，在这样的条件下修筑公路，其艰难险阻是难以描述的。而战胜了重重困难、圆满完成各项建设工程任务的施工队伍、工程技术人员、组织管理干部作出的牺牲、付出的辛劳、流过的汗水，又是可以想象的。怒江交通建设的历程，可以说是中国民族贫困地区交通事业的一个缩影，是怒江州经济社会发展的重要组成部分，映照着怒江的进步和繁荣，应当永垂史册。

令人欣慰的是，《怒江州交通志》出版了，编纂者运用历史唯物主义和辩证唯物主义的立场、观点和方法，以独特敏锐的目光、严谨缜密的态度，求真务实的精神，简明练达的文字，第一次将怒江州自有人类活动以来的交通发展历程及历代建设者的功绩作了全面、深刻、真实、生动的记述，客观地再现了自古以来，特别是党的十一届三中全会以来，怒江州交通建设的辉煌成就，著录了党和政府对边疆民族贫困地区的关怀，反映了各民族团结、互助、共同进步的兄弟情谊，记载了交通战线全体职工一代接一代不畏艰难、不怕牺牲、勇于拼搏的创业精神。它内容丰富具体，体例规范工整，文笔准确流畅，像一面镜子，为我们映照出一幅生动真实、丰富多彩、波澜壮阔的怒江交通历史画卷。这是一部可供存史、资治、教化的好教材，对怒江州今后的交通建设将发挥极其重要的作用。

在交通部和省委、省政府的领导下，省交通厅将一如既往地关心和支持怒江州的交通建设和经济发展，在改革的新形势下，我们将结合省州的实际，继续以积极的态度，全心全意、真心实意地帮助怒江各族人民建设美好家园。同时，也希望怒江交通战线上的全体同志认真总结交通发展史上的成功与失败的经验教训，把握现在，展望未来，增强责任感、使命感、紧迫感，积极探索交通建设的客观规律，承担起历史和时代赋予的重任，扬长避短，艰苦创业，大胆开拓，勇于进取，更好地为怒江州的改革开放和脱贫致富

---

富服务，为把怒江州的各项事业推向前进。

云南省交通厅党组书记、厅长 李裕光

1999年8月13日

---

---

## 序 二

在建国 50 周年和自治州成立 45 周年之际,《怒江傈僳族自治州交通志》的出版,标志着广袤而闭塞的怒江地域,已有公路交通载入史册,这是亘古未有之事,特别是地处边僻一隅的独龙江破天荒地修通了公路。展望怒江交通建设获得的成果是值得庆幸的,它今后将在政治上、经济上发生其深远的影响。

这部 70 余万字的史志,经过编纂人员 13 年的精心组织和编写,全面地记载了怒江州境内交通运输事业的历史和现状,翔实、生动地描述了数十年可歌可颂的艰辛筑路史。

怒江州山地面积占总面积的 99% 以上,平均坡度在 40 度以上。错综复杂的地理和气候环境,造成行路难、过江难、修路架桥更难的局面。回顾 50 年前怒江交通落后面貌是不堪言状的。各族人民行走于悬崖绝壁之间的“鸟路鼠道”,靠箴溜索、竹筏和猪槽船过河渡江,人们长时期被禁锢在高山峡谷之中,居民沿袭着刀耕火种,刻木结绳记事的原始状态,生产力水平十分低下,生活处于极端贫困之中。

新中国建立后,党和国家亲切关怀边疆各族人民,在省委、省政府的高度重视下,怒江各族人民逢山筑路,遇水架桥,先后三次开展修路运动,经过几代人艰苦卓绝的努力,高山险阻、江河天堑已变通途,使“无路可行,有路难行”的历史逐渐离去。

1956 年 8 月,由国家投资,从内地调集专业施工队伍修建的第一条公路——瓦(窑)碧(江)公路正式开工,从而结束了自治州无公路的历史。此后,历届州委州政府都把公路建设列入重要议事日程。怒江各族人民历尽艰辛,甚至付出了生命的代价,在崇山峻岭间,在险恶的怒江大峡谷中,在没有现代机械设备的艰苦条件下,从 1956~1979 年,经过近 30 年的努力,相继建成了瓦(窑)碧(江)线、剑(川)兰(坪)线、碧(江)福(贡)贡(山)线,跃(进桥)片(马)线和六(库)东(风桥)线,建成州内主干线公路的雏形。

党的十一届三中全会以后,怒江交通基础设施建设进入了一个新的发展时期。自治州党委政府紧紧抓住国务院决定实行“以工代赈”,帮助贫困地区修建公路的重大机遇,提出“治穷致富先修路”的号召,采取公路建设与修建过河渡江桥梁、驿道建设并举的方针,把发展交通基础设施建设事业提高到加快资源开发、发展民族经济和对外开放的重要地位,制定规划了全州县、乡、村公路和驿道建设计划,采取集资、抽调工程技术骨干具体组织实施、发动群众积极投入交通建设等一系列有效措施,从而在“三江”两岸掀起了自治州成立以来的第二次筑路热潮,成为交通道路建设史上发展最快的时期。

1990 年,国家交通部、省交通厅把怒江州确定为扶贫联系点,这是怒江实现脱贫致富,奔小康目标和快速发展交通基础设施建设事业的机遇。怒江州委、州政府立即发出

“举全州之力，建致富之路”的号召。1995年，国家交通部、省交通厅改救济式扶贫为开发式扶贫，进一步加强全方位扶贫工作，确定了交通扶贫的重点是帮助改造怒江州境内连接国道的大十字干线公路。作出了“不脱贫不脱钩”，“脱了贫，还要送一程”的扶贫决心，从此，每年派出由10名干部组成的扶贫联络组直接进驻怒江，从资金、技术、管理等各方面给予大力扶持和帮助，使边疆各族人民深受鼓舞，交通事业也迎来了又一个前所未有的建设热潮。

8年来，部、厅共投入3亿多资金，竣工验收并交付使用了8个重要扶贫公路建设项目，总里程达363公里，在怒江上新建完工了两座可通汽车的钢筋混凝土大桥，新建和改造完成了18座人马吊桥。

8年来，为使边疆各族人民早日脱贫致富，国家交通部部长、副部长先后7次亲临怒江视察指导工作，省委书记令狐安、省长李嘉廷先后两次深入基层进行调研和召开现场办公会，为如何进一步搞好扶贫公路建设，夯实怒江交通基础设施作了一系列重要指示。省交通厅、省公路局领导经常深入怒江，帮助解决具体困难和问题。在部、厅大力扶持下，在省委、省政府的重视下，怒江公路里程逐年增加，公路等级和通车能力逐年提高，乡村道路和桥梁建设逐年加快，峡谷行路难和有路难行问题得到了极大的改善，从而缓解了怒江峡谷交通这个“瓶颈”的制约问题，极大地改善了社会经济发展的环境条件，有力地促进了对外开放。同时，通过部、厅的扶贫，进一步推动了怒江的资源开发，使资源优势正逐步转化为经济优势，激发和调动了全州各族人民脱贫致富的积极性，使各族干部群众在思想观念、价值观念和生产生活方式上都发生了深刻的变化。

到1998年底，一个以省道为依托，县、乡、村公路相连的境内交通网络已基本形成，全州通车里程达2315公里，通村道路率为77%，在“三江”上修建的永久性汽车大桥、汽车吊桥、人马吊桥等各类桥梁达75座，总长10000余米。公路密度从1990年的每百平方公里7.9公里增到12.5公里。特别是在国家交通部、省委省政府和省交通厅的高度重视下，全国56个民族中最后一个未通公路的独龙族聚居区修建贡山独龙江乡公路，在1999年9月30日前将实现毛路通车，让祖祖辈辈与世隔绝的4100多独龙族群众实现第一次坐车前往县城参加50周年国庆的殷切期望，这是建国50周年取得的重要成果，它将永存共和国史册。

1999年初，国家交通部在改革的新形势下，对怒江的扶贫保持“四个不变”。面对部、厅的真诚扶持和帮助，州委州政府及时制定了“以大十字架干线公路建设为中心，加大乡村公路建设力度，大力修建人马驿道，形成以省道干线公路为骨架，县乡公路、乡村公路和资源开发路为补充，人马驿道和江面吊桥为基本交通条件，布局良好，功能齐全，晴通雨畅的交通网络。同时，争取贡山县至西藏察隅公路、兰坪县至迪庆州维西县交通网的大循环圈”的交通基础设施建设发展思路。

《怒江傈僳族自治州交通志》以丰富的内容、翔实的史料，著录了怒江各族人民数十年艰苦卓绝的筑路史。通观本志，层次清晰、详略得当、行业特点突出，集思想性、科学性和可读性为一体，史料价值较高，具有浓厚的地方特色、民族特色和时代特色，对

于指导和发展全州交通事业，促进社会、经济、文化的发展，均有着积极的作用和重要参考价值。

在50年共和国辉煌的发展历程中，也包含着自治州发生交通巨变的现实，千古未有的公路通向山外的世界。在这世纪之交的历史时刻，州委州政府带领各族干部群众，紧紧抓住国家扩大内需、拉动经济发展，中央和省进一步加强对贫困地区的扶贫力度这一重大机遇，团结奋进，负重拼搏，苦干实干，勇于争先。在部、厅的大力扶持下，依靠自己的勤劳、毅力，掀起新一轮筑路热潮。同时，希望全州交通系统的广大建设者们，认真总结经验教训，继承和发扬不怕牺牲、勇于拼搏的创业精神，增强使命感、责任感和紧迫感，为彻底改变落后的交通面貌，为全州社会经济快速健康稳定的发展再创辉煌！

在此圆满完成修志之机，谨向帮助和支持怒江交通工作的各级领导、各界人士表示深深的谢意！向全州交通战线的同志们致以崇高的敬意！向《怒江傈僳族自治州交通志》的编纂人员和关心支持、帮助编志工作的各位领导、有关单位以及离退休老干部表示诚挚的谢意！

中共怒江州委书记 张耀武  
怒江州人民政府州长 欧志明

1999年7月26日

---

---

## 凡 例

一 《怒江傈僳族自治州交通志》是由怒江州交通局编纂的记述州域内各类交通运输历史和现状的专业志书。上溯事物发端，下至1997年。其中国家交通部、云南省交通厅对怒江州的交通扶贫史实及大事记，记述至脱稿时止。部分统计表格数字截止至1995年。

二 本志以马列主义、毛泽东思想和邓小平理论为指导，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义的基本原则，实事求是、详今略古，求实存真。力求体现边疆、峡谷、民族特色和时代特点，为社会主义物质文明和精神文明建设服务。

三 本志采用章、节、目、子目四个档次编排。以横排竖写，分类叙述。设志、记、传、图、表、人物、录。对在世有突出贡献的人物，按“生不列传”的原则，将以事系人记述。

四 资料来源以正史、政府统计部门资料，档案材料及具有权威性的其他文献为主。“扶贫”一章的材料，大部分取材于报刊，为尊重原著，带有一定的通讯报导文体色彩。

五 本志以现今行政区划泸水、福贡、贡山、兰坪为主要记述范围，碧江县1986年撤县前的史事另作专述。

六 地名以地名志为依据，古地名首次出现时，括号内加注今名。事物名称和专用词首次出现时记全称，以后用简称。如瓦（窑）贡（山）公路95公里500米，简称为瓦贡线K95+500；怒江傈僳族自治州交通局，称“州交通局”，外省、外地州记全称。境内的“独龙族”原称：“俅子”、“俅扒”、“洛”或“曲洛”，1954年周恩来接见西南局代表时，经总理提议并经全国人大通过改名为“独龙族”，“俅江”改名为“独龙江”，境外同族名称未改，本志记述历史和涉及境外该族相关事务，仍沿用历史名称。

七 数字按1986年12月31日，《人民日报》刊登的国家语委等七部门联合制定的《关于出版物上数字用法的试行规定》处理。公元年、月、日用阿拉伯数字，朝代年号用汉字。行文中的数字用阿拉伯数字，有小数点的一般保留两位。度、量、衡及其符号采用国家审定的统一单位。

八 本志中“建国前（后）”指“中华人民共和国建立前（后）”，少数语句中表述为“解放前（后）”；“文革”指“1966~1976年的文化大革命”；“三中全会”指1978年12月召开的中国共产党第十一届全国代表大会第三次中央委员会；本志中“一五”、“二五”……“九五”，分别指发展国民经济第一、二……第九个五年计划。

---

---

# 目 录

概 述.....	(1)
大事记.....	(9)
<b>第一章 步 道</b> .....	(41)
第一节 路 线.....	(41)
一 边境步道.....	(41)
二 省县间步道.....	(45)
三 歇宿地.....	(46)
<b>第二章 驿 道</b> .....	(47)
第一节 建 设.....	(47)
第二节 路 线.....	(48)
一 拉井剑川道.....	(48)
二 水井片马道.....	(49)
三 六库保山道.....	(50)
四 滇藏道.....	(51)
五 福贡维西道.....	(53)
六 碧江营盘道.....	(53)
七 拉井云龙道.....	(54)
八 通甸丽江道.....	(54)
九 拉井维西道.....	(54)
十 贡山六库道.....	(55)
十一 贡山巴坡道.....	(56)
第三节 哨、站.....	(63)
一 碧罗雪山哨房“救命房”.....	(63)
二 高黎贡山哨房.....	(64)
三 盐路山哨房.....	(65)
四 各县站、点.....	(65)



附表 2—(1—2)

<b>第三章 公路</b> .....	(66)
<b>第一节 建设</b> .....	(66)
一 省道 .....	(66)
二 县乡道 .....	(67)
<b>第二节 省道路线</b> .....	(71)
一 瓦贡公路 .....	(71)
二 甸六公路 .....	(75)
三 跃片公路 .....	(79)
四 六东公路 .....	(81)
<b>第三节 县乡村道路线</b> .....	(85)
一 黄(木)河(西)公路 .....	(85)
二 拉(井)营(盘)公路 .....	(86)
三 赖茂中学公路 .....	(87)
四 老窝煤矿公路 .....	(88)
五 营(盘)兔(峨)公路 .....	(89)
六 营(盘)小(甸)公路 .....	(89)
七 贡(山)丙(中洛)公路 .....	(91)
八 花(桥坝)卡(房)公路 .....	(94)
九 兰(坪)云(龙)公路 .....	(95)
十 片(马)岗(房)公路 .....	(96)
十一 河(西)新(发)公路 .....	(99)
十二 上(帕)木(古甲)公路 .....	(100)
十三 贡(山)独(龙江)公路 .....	(101)
<b>第四节 改造</b> .....	(109)
一 瓦贡线 .....	(109)
二 剑兰线大金段 .....	(116)
三 六东线油路 .....	(118)
四 六片线 .....	(119)
<b>第五节 路面</b> .....	(120)
附表 3—(1—6)	
 <b>第四章 桥涵</b> .....	 (124)
<b>第一节 溜、渡、藤桥</b> .....	(125)