

013467

兰坪白族普米族自治县县志丛书

交通志

兰坪白族普米族自治县交通局 编
一九九五年十月

兰坪白族普米族自治县县志丛书

交通志

兰坪白族普米族自治县交通局 编
一九九五年十月

《兰坪县交通志》

编纂领导小组

组 长:和贵先(县交通局局长)

副组长:张光保(县交通局副局长)

成 员:宋建源(县交通局秘书)

编辑小组

主 编:段树涵(交通局离休干部)

编 辑:陈鸿林(交通局离休干部)

和照恒(退休干部,原工交局局长)

责任编辑:和志扬(兰坪县志办编辑)

参加资料搜集:郑国海

摄 影:陈鸿林

绘 图:杨建平

封面题字:段树涵

序 一

交通运输是国民经济的动脉,是连接城乡、沟通社会生产、分配、交换和消费的纽带,是繁荣边疆、稳定边疆、发展经济、强国富民的基础,是建立社会主义市场经济体制、完成祖国四化建设大业的必备条件。新中国诞生后,在党和政府的领导下,我县交通建设事业有了长足的发展,特别是“八·五”期间取得了辉煌的成就。《兰坪交通志》此时脱稿出版是时候也,可喜可贺!

两千多年来,我们的祖先就在兰坪这块森林茂密、江河纵横、矿产遍布、气候温和的宝地上繁衍生息。在漫长的岁月里,一条条盐路古道的开辟、一座座飞架江河的桥梁的修筑开创了兰坪交通建设的历史。交通闭塞的现实永远记录在共和国建立之前的旧志上。1958年,修筑了第一条剑(川)兰(坪)干线公路,开创了兰坪跨入现代交通历史的新纪元,现代交通工具——汽车,首次驶入县境内;1986年,修筑了县境首座跨越澜沧江的公路桥——大华桥;1982年实现了乡乡镇镇通公路愿望”;1992年,世界首座倒张拱桥在兰坪境内澜沧江上落成通车;1995年,等级柏油路的修建实现了零的突破。经过45年的艰苦努力,打通了东至剑川、丽江;南至云龙;北至维西;西至州府所在地六库的对外通道。11条经济干线的建成,加速了境内矿林资源的开发,870多公里的公路组成了交通网络主骨架,数千里人马驿道和数百座跨江过河的桥梁方便了当地人民的生产生活。党的十一届三中全会以来,特别是全国人民在建设有中国特色的社会主义的今天,兰坪的交通建设面貌发生了极大的变化。

当前,兰坪交通建设进入了新的历史发展时期,国家交通部对

兰坪实行交通对口扶贫,省委、省政府、省交通厅对兰坪交通建设给予立项和投资的倾斜。剑兰路、六兰路的改造,河中路、营盘澜沧江大桥的兴建已列为首批交通扶贫项目。我深信,全县各族人民将在国家的扶持下,继续发扬自立更生、艰苦创业,顽强拼搏的精神,大打交通建设的人民战争,到本世纪末,完全可以实现四通八达,纵横交错的宏伟交通建设蓝图。

本志以马列主义、毛泽东思想为指针,用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点和方法,以详实的历史资料为依据,客观地、全面地,历史地真实记录了兰坪交通建设事业的兴衰成败和人民交通事业的丰功伟绩。它既总结了经验和教训,又揭示了后人追求努力的方向和目标,它将作为一面历史的镜子提供我们借鉴,有助于探索新路奔向未来;又能激励我们的斗志、鼓舞人们向更高、更新、更艰难的交通建设目标奋进!

在《兰坪交通志》面世之际,谨向参与本志搜集资料、编纂志稿的同志们、向一切支持、关心兰坪交通建设事业的单位及个人、向为兰坪交通建设作出重要贡献的仁人志士表示衷心地感谢!向为兰坪交通事业的发展献出宝贵生命的同志们表示深切的怀念!愿本志在兰坪交通建设事业不断向前发展的历史长河中放出异彩!

兰坪白族普米族自治县人民政府副县长和桂藩

1995年12月15日

序 二

修地方志,是我们中华民族的优良传统,是一项承上启下,既往开来,服务当代,有益子孙后代的大事业。在盛世修志的大好形势下,历经数年艰辛、三番五次的纂写和修改,终于编写出了《兰坪县交通志》。它的出版问世,是一件令人高兴的大喜事。值得庆贺!

发达的交通事业是我们当代社会经济发展最基本、最重要的基础。是资源开发的重要条件之一,是国防建设和经济建设的先行官。俗话说:“兵马未到,粮草先行”、“逢山开路,遇水搭桥”,这充分证明了交通运输事业在各行各业中的重要地位。在建设有中国特色的社会主义的今天,其重要性更为明显。

该志结合我县交通建设和运输事业的实际情况,记述了历史和现状的事实。实事求是地编写出了资料翔实,内容丰富具体,体例得当,文风端正,特点鲜明的我县交通实史的一部部门志。它有利于我们站在历史的高度,把握现在,展望未来,有利于我们全面认识县情和部门情。这本志书从始到终贯穿着辩证唯物主义和历史唯物主义的观点。为今后工作的正确决策,提供了重要依据,可以借鉴。

该志的编纂成功,可以肯定,修志工作者,他们离了位,退了休,有的还是白发苍苍,健康欠佳,年逾七旬以上的老人。他们凭着对党对人民高度负责的精神,不畏艰险,不辞劳苦,爬山涉水地去搜集资料,鉴别史实,真可谓是呕心沥血,辛勤劳动的结果。在此,对三位老交通的艰苦劳作,表示诚挚的感谢!同时也是我县交通战线上的各级领导和广大干部职工集体智慧的结晶。尤其是交

通系统和各有关单位领导及知情人员,如实提供资料,数据。对写好志也是一大支持,在此表示谢意。

在县委、县人民政府的领导下,上级主管部门给予大力支持帮助,坚持“民办公助”、“民工建勤”的方针。进行公路、桥梁、驿道建设,狠抓交通运输事业的发展。建国四十五周年来,特别是党的十一届三中全会以后,交通运输事业发展很快,取得了辉煌的成就。到1994年底,共修建了各种公路95条,通车里程达784公里;大小桥梁110座,长2289延米;涵洞834道,长6702延米;过水路面5道,长83延米,实现了乡乡镇镇通公路。初步形成了南北走向的公路网络骨架,为今后建设打下了良好的基础。为逐步改善我县落后的交通状况创造了条件。有利地促进了我县各项事业的迅速发展,它将继续发挥其更大的作用。

兰坪白族普米族自治县交通局局长 和贵先

1995年5月25日

序 三

兰坪，滇西北一个山区县，云南历史悠久的岩盐重要产地，有座山都以“盐路山”命名。山的延脉维大弄山有我国迄今最大的铅锌矿，县境内还有水银、铜、铁、石膏等矿藏。居住着白、傈僳、普米、怒等民族，她们是丰富多采的民族文化遗产的创造者和发掘者。“奇珍异宝山肚里藏，千歌万曲林中唱……”高山深谷，激流险箐，严重地制约着交通的发展，阻碍着经济资源与文化资源的开发。各族人民世代代顽强奋斗，开辟步道，驿路，架桥、设渡，创造了多种运输工具，但落后的生产方式的局限，腐败的剥削制度的桎梏，致使人们千百年来仍只能在崎岖山路上凭借人畜力运输工具，延续着原始状态的交通运输方式，一直到本世纪六十年代初。

1963年，县境修通了第一条公路，次年县里有了自购的第一辆汽车。蜚居山乡的人们听到第一声汽笛。这便是山区县向现代交通运输进军的第一声号角。30年“弹指一挥间”，几经升腾，几经曲折，到1994年兰坪县有八百公里公路，八百辆汽车，二千辆机动车，长年被人们赖以险度激流陡箐的溜索、藤桥，陆续被各式各样的桥梁所取而代之。说到具有文化代表意义的桥，兰坪人会自豪地提到甸尾澜沧江上曾建成了世界首座倒张式钢索桥。交通科技在这里撒下了一批种子。“天堑变通途”正在成为现实。

近现代交通建设方兴未艾，冲开了封闭山乡领域的门窗，为工商农牧、文教卫生带来了勃勃生机。那闻名遐迩的铅锌矿已被省内外矿业家们瞩目；伸向矿区的新路也引起建设者们极大关注。

《兰坪县交通志》乃应时而作，及时问世，上溯古代，下迄 1994 年，画出了兰坪交通历史与现实的一个缩影，总结了历史进程中成功与胜利的经验，挫折与失误的教训，讴歌了为兰坪交通建设献策、出力、流血流汗、乃至奉献青春与生命的各族人民，歌颂了中国共产党领导历届县人民政权对兰坪交通事业长足发展的历史功绩。这本志书史料翔实，内容丰富，体例大体得当，文字质朴通顺，且具有较鲜明的地方特色与民族特色，不少节目生动感人，有较强的可读性与感染力。

说到地方特色，请容我举几个例子：如驿道中写了冒雪运物时曾有人马被冻死的具体人物事例，也写了“救命房”的设置及曾经有人避居其中而获救的事例，并附有昔日“救命房”的照片，这是别的地方少有或没有的。人马吊桥的记述也比较具体生动。步道作为一节与驿道分开并列来写，这是具有创见的安排，也写出了兰坪特色，截至目前所见交通史志著作中还只有兰坪县交通志能具体写出步道与驿道不同情况。当代驿道的记述写出了较多的数据材料，这是值得称道的。

《兰坪县交通志》是在兰坪县交通局、县志办领导和关心支持下，由几位“老交通”数年苦心经营编纂而成的。从领导到工作班子这个群体中多数成员是离退休后立志为后人留下一笔历史财产，毅然放异安度余年的安排，而以辛勤笔耕来奉献余热。这种精神难能可贵，令人钦佩。还有一点值得提及，本志三位编者最长者 73 岁，最年轻的也已逾花甲，且都是兄弟民族干部。

让《兰坪县交通志》对未来交通建设发挥参考借鉴作用，对广大读者有所启迪。

不久的将来，兰坪交通必将会为规模空前的铅锌厂矿的建设与投产作出更大贡献，交通事业自身也将出现一个新的面貌。矿

业促交通,交通促矿业,将是兰坪改革开放的重要新课题,是《兰坪交通志》的续纂中崭新的“大块文章”。

云南省地方志学会常务理事
云南省交通史志编委办公室主任 黄恒蛟

1995年7月15日

目 录

凡例	(1)
概述	(2)
大事记	(8)
第一章 机构沿革	(17)
第一节 行政机构	(17)
第二节 事业单位	(22)
第三节 企业单位	(27)
第二章 驿道	(31)
第一节 步道	(32)
第二节 县内驿道	(33)
第三节 县间驿道	(35)
第三章 桥梁津渡	(39)
第一节 驿道桥梁	(40)
第二节 津渡	(50)
第三节 澜沧江人马吊桥建设	(52)
第四章 民间运输	(62)
第一节 人力运输	(62)
第二节 畜力运输	(64)
第三节 轨道运输	(69)

第四节	货运量	(71)
第五章	公路建设	(73)
第一节	省道	(73)
第二节	州道	(78)
第三节	县间公路	(79)
第四节	县乡公路	(81)
第五节	乡、村公路	(92)
第六节	专用公路	(104)
第七节	街道交通建设	(113)
第八节	桥梁	(116)
第六章	公路运输	(129)
第一节	汽车货运	(130)
第二节	拖拉机运输	(134)
第三节	汽车客运	(135)
第四节	车辆修配	(140)
第七章	科技	(145)
第一节	人员	(145)
第二节	设备	(147)
第三节	科技成果	(148)
第四节	交通量调查	(151)
第八章	管理	(153)
第一节	公路管理	(153)

第二节	交通管理.....	(159)
第三节	运输管理.....	(165)
第四节	财务管理.....	(180)
第九章	党群组织	(185)
第一节	中国共产党基层组织.....	(185)
第二节	共产主义青年团基层组织.....	(185)
第三节	工会.....	(187)
第四节	妇女组织.....	(188)
第十章	先进集体 先进人物	(189)
第一节	先进集体.....	(189)
第二节	先进个人.....	(193)
附录	(201)
编纂始末	(213)

凡 例

一、本志以马列主义、毛泽东思想为指导,在资料搜集和编写中,力求用历史唯物主义和辩证唯物主义的观点,贯彻“实事求是”的思想路线。

二、本志按“详今略古”的原则,着重记述中华人民共和国建立后,特别是党的十一届三中全会以来兰坪交通运输发展的史实和现状。

三、全志按横排门类,以时为径、以事为纬分 10 章 39 节采用现代语体文记述。

四、本志记述年代,上从清代起,下至公元 1994 年。特殊情况适当下延。纪年用朝代年号或民国年号,在括号内标明公元年份。中华人民共和国成立以后(文中简称建国后)则通用公元纪年。

五、本志统计数字以国家统计数字和有关资料统计数字为主。计量单位记述使用国家统一标准。

六、“大事记”按大事、要事标准辑录,以编年体为主,纪事本末体为辅记述。

七、未能入志的重要文献及有参考价值的资料,择要收入附录,供读者参考。

概 述

兰坪位于滇西北高原偏西中部，东连剑川马登，南接云龙石门，西靠碧罗雪山与原碧江县接连，西北与西南边缘与福贡、泸水两县的部份地区相毗连，正北和东北与维西、丽江两县相邻。全县面积 4325 平方公里。县境内山峦重叠，河流纵横，百分之九十以上是山地，交通极为阻隔。居住在这里的各族劳动人民，世代代用自己的勤劳和智慧，修筑步驿道、古石桥、木桥通行；制作箴溜索、木槽船过溜、划渡；用背板、麻绳、背箩、背筒及骡、马、驴作运输工具进行物资交流，以适应生产和生活需要。

县境内矿产资源丰富。明、清朝代以后，逐渐发现开发，尤其是盐井的开发生产，要求驿道与人畜运输与之相适应。到民国时期，兰坪已有通往县境外的人马驿道 7 条，长 995 公里，县内驿道 13 条，长 458 公里。有从事骡马运输的 205 户，骡马 1200 余匹。生产食盐的拉井和全顶各盐井，商业比较发展的营盘街、通甸街，外地和本县马帮过往很多，驿道人畜运输日益增加。

中华人民共和国建立初期，由于有支援解放西藏和支援碧江、福贡、泸水各县的食盐、粮食、物资运输任务，人畜力运输十分繁重。中共兰坪县委、县人民政府积极动员组织全县人畜运输力量，完成支前、支边的运输任务。对县内外人马驿道，每年都拨发专项资金进行整修、改修。到 1954 年，全县农村有能够参加长途运输的骡马 2218 匹，运户 654 户，县群众运输服务分站曾召开过三次全县马帮运输代表会议，把分散的骡马运输组织为 57 个马帮运输互助组，承担县内外长短途运输任务。1956 年到 1957 两年，上级

分配兰坪组织马帮支援平息叛乱运输任务。1956年组织940匹,1957年组织400匹,赶马人员344人,两年都胜利完成任务,获得云南省支前委员会授予的先进红旗,对平息叛乱、巩固人民政权作出了应有的贡献。

1957年10月,云南省交通厅派第九简测队,实施剑(川)兰(坪)公路兰坪县境108公里的测量设计工作,开始了兰坪的现代公路建设。1958年4月,兰坪县人民委员会组织了筑路指挥部,掀起了修筑兰坪第一条干线公路的高潮。8月初,到达工地的民工人数共6188人,比原计划超出511人。丽江县也于1959年组织420多人的民工大队支援兰坪修公路(1年时间)。经过4年多的艰苦努力,克服了各种困难,1963年5月,剑兰公路全线竣工并交付使用。中共兰坪县委、县人民委员会在县城拉井举行了隆重的通车典礼和庆功大会,与会群众十分激动,欢庆兰坪第一条干线公路的胜利完成。

剑(川)兰(坪)公路总长162公里。它的建成,使兰坪县千百年来靠人背马驮的交通运输状况向现代化公路运输迈出了第一步。它又是兰坪县的一条经济大动脉。对兰坪政治、经济、文化各方面的发展都起到了重大作用,在兰坪的现代交通史上可以说是竖了第一块里程碑!

1962年1月,从剑兰公路民工中抽了一部份民工,修筑从剑兰公路81公里处至通甸11公里的县乡公路,同年5月毛路修通,为县内第一条县乡公路。

1965年12月开始测量设计同时动工修筑拉井至营盘17公里的县乡公路。1967年4月竣工通车。

1967年12月开始进行通甸至河西35公里公路的踏勘选线工作,1968年11月选定由下甸老鹰岩顺通甸河而下至河西。1969年开工修筑,因“文化大革命”干扰,时修时停,持续至1974年5月毛路竣工通车。

1976年4月开始分段测设修筑营盘至兔城51公里县乡公路,至1984年大华公路大桥通桥后全线竣工通车。

中共十一届三中全会后,根据国家“民工建勤、民办公助、省给补助、地方集资”的公路建设方针,每年省、州、县都增拨资金,公路建设迅猛发展。至1987年5月,兰坪全县8个乡镇,均已修通公路,通行客货运输车辆。

1979年开始测设怒江州府六库至兰坪的州道公路,全长207公里,县境内68公里,按照四级路标准施工。1984年由省直接投资,建成横跨澜沧江,长132.95米的大华公路桥,1986年六兰公路全线竣工。1988年正式通行客、货车。

县与县内的公路建设,中排至小甸河是兰坪与维西县的断头连接线,全长14.1公里,对发展两县经济有重要作用。1987年5月开工,1988年6月竣工通车。另一条兰坪至维西的公路,从河西起经共兴、玉狮、白龙至维西县属四保乡,全长16公里,投资110万元,1994年竣工通车。兰坪至云龙公路,由县城到云龙县交界处,长16.2公里,1990年全线竣工通车。

为适应开发兰坪矿产资源,振兴兰坪经济的需要,由省下达的从黄连铺起经云龙到兰坪金顶与剑兰公路衔接的黄金公路,兰坪承建17.85公里,于1993年正式开工修筑,现正在施工中。至此,兰坪与外地州、县的交通已形成四通八达的局势。

乡村公路和各种专用公路的建设,近10多年来发展也是很快的。截止1994年,全县共修建各种公路95条,通车里程783.7公里,其中省道1条,长81公里;州道公路1条,长68公里;县与县间公路2条,长30公里;县乡公路2条,长116.4公里;乡村公路37条,共长189.6公里;专用公路52条,共长298.7公里,初步形成了南北走向的公路网络骨架。

公路桥梁在公路建设中极为重要。截止1994年,县境内各种公路已修建各种公路桥101座,总长2288.97延米,其中大型公路