

013148

峨山地方志丛书

峨山  
县  
交  
通  
志



峨山彝族自治县交通局编

峨山地方志丛书

# 峨山县交通志

内部资料  
注意保存

峨山彝族自治县交通局编

一九九三年八月

# 《峨山彝族自治县交通志》编纂

## 领导小组

组 长 梁永璧

副组长 普家保 沈为政

## 《峨山彝族自治县交通志》编纂组

主 编 易为元

副主编 王从政

成 员 赵宗汇 董科元 赵 铨 汪克靖

责任编辑 杨旌践

审 稿 常自勇

审 定 峨山彝族自治县志编纂委员会

摄 影 赵 铨 禹平元 柏映泉 付党寿

制 图 董科元 赵宗汇

校 对 李文兴 杨旌践

制印单位 云南省地质矿产局区调所印刷厂

# 《峨山彝族自治县交通志》编纂

## 领导小组

组 长 梁永璧

副组长 普家保 沈为政

## 《峨山彝族自治县交通志》编纂组

主 编 易为元

副主编 王从政

成 员 赵宗汇 董科元 赵 铨 汪克靖

责任编辑 杨旌践

审 稿 常自勇

审 定 峨山彝族自治县志编纂委员会

摄 影 赵 铨 禹平元 柏映泉 付党寿

制 图 董科元 赵宗汇

校 对 李文兴 杨旌践

制印单位 云南省地质矿产局区调所印刷厂

# 序 一

交通运输是国民经济的重要组成部分，是连接工农业生产 and 城乡商品交换的桥梁，是国防建设和经济建设的先行官，在建设有中国特色的社会主义的今天，其重要性更为明显。

峨山地处迤南交通要道，县内资源较为丰富。自唐宋以来，各族人民在改造自然的斗争中，发展了交通事业，但因峨山地处山区，加之封建统治者不重视交通事业，因而在长达一千多年的历史中，交通闭塞，自然资源得不到很好的开发利用，经济发展十分缓慢。新中国建立后，在中国共产党和各级人民政府的领导下，依靠人民群众，艰苦奋斗，排除艰难，历尽艰辛，在短短40年中，修建了包括国道、省道、县乡道、乡村道在内的公路966公里，计214条，全县绝大多数村、社都通了公路。昔日交通闭塞、人背马驮的状况已一去不复返了，这是一个历史性的巨变。公路交通的发展，促进了采矿炼铁、采煤、化工、建材、制糖等地方民族工业的发展，对振兴峨山经济起了推动作用。

八十年代，我受县人民政府重托，曾在县工业交通局工作，参与筹划县内工业和交通方面的有关事宜。八十年代后期，根据县人民政府有关修志指示，组织领导交通志编写工作，后因工作变动，未参与后期工作。但我对志书的编纂一直是关注的，因为这是峨山县交通事

业的真实记录，通过它可以看到历史，找出规律，为现实服务。现在，《交通志》终于定稿付印，阅读之后，感到十分高兴，该书用不大的篇幅记述了峨山由驿道到公路，由人背马驮到马车、汽车运输的历史，记述了在党和政府的领导下，各族人民积极修筑“翻身路”、“幸福路”的业绩，记述了交通管理工作逐步走向科学化的历史，因此我认为这是写得较好的书。在此，我要向参与交通志编写的同志，以及对此书给予过大力支持和帮助的同志表示感谢。

峨山彝族自治县原工业交通局局长 梁永璧

1992年7月

## 序 二

交通运输事业，是人类社会生活中不可缺少的部分，在国民经济发展中占有重要的地位。编写交通志是历史赋予我们这代人的重任，同编写其它志书一样，是一件服务当代，造福子孙的功垂千秋的工程。通过修志，把历史的和现实的资料系统整理成书，既保存了历史，又可为今天的建设提供依据，也可以教育、启迪今人和后人，其意义十分重大。

根据县人民政府1986年发出的修志文件精神，县工交局于1987年2月组织修志班子，开始了《峨山彝族自治县交通志》编写工作，1987年底调整了编写人员，至1989年2月，完成了近13万字的《交通志》征求意见稿，交通局领导审阅后打印。同年11月8日至10日召开评稿会，邀请地、县有关单位的领导及工程技术人员30余人，进行评议，与会同志一致肯定了志稿的编写成绩，给予较好的评价，并提出了中肯的修改意见。为了确保志书质量，评稿会后，编写人员又再次对志稿认真地修改，作了充实完善。最后报县志编纂委员会审定。定稿后的《峨山交通志》约13.3万字，由序言、凡例、概述、大事记和正文的驿道、公路、桥梁、运输、机构、管理、科技等共5章13节及图、表、附录组成。

本书以翔实的资料，记述了峨山县交通运输发展的历史，特别是建国后在中国共产党的领导下，峨山公路

建设和运输取得巨大发展变化的情况；志书中记述的古道马帮、驮牛驮马、滑竿、轿子等山区的交通运输，突出反映了峨山的地方特点；记述了各族人民自力更生、艰苦奋斗，勤劳勇敢，修路造桥，建设家乡的业绩；记述了峨山各级干部在领导发展交通事业中，认真贯彻中央“民办公助、民工建勤、以工代赈”方针取得的成果。

峨山县地处滇中，是我省通往边境的南大门。解放前除了古驿道外，没有一条完整的公路，自1951年修通昆洛公路后，各族人民怀着人民公路人民建的心情，踊跃投入公路建设。40年来，发展了县乡公路、乡村公路、专用公路966公里，改变了峨山交通闭塞的状况，志书为发展峨山的交通事业提供了资料信息。

《峨山交通志》汇集了峨山古今交通运输方面的有关史料，是一部融科学性、资料性为一体的专业志，对“存史、资治、教化”有一定的作用。就是对研究和了解云南边疆少数民族地区的交通运输发展史和经济文化史，也有一定的参考价值。

《峨山交通志》的编写人员在编纂过程中，不辞辛苦，数易其稿，我在此对他们的工作深表谢意。同时，在编志过程中，地区交通局志办、峨山县志办给予帮助指导，县属有关单位的领导及工程技术人员对志书的编写，提供了大量的资料，给予了方便，我们对这些同志深表感谢。

《峨山交通志》的成书，尚存在不足之处，因旧志对交通的记载粗略，民国时期和五十年代的资料较少，加之编写人员水平的限制，问题和错误在所难免，敬请各方人士看后提出宝贵意见。

峨山彝族自治县交通局局长 普家保

# 凡 例

一、本志以马列主义、毛泽东思想为指导，以辩证唯物主义与历史唯物主义的观点，以及社会主义初级阶段的理论，历史地、具体地、实事求是地记述峨山县交通发展的历史，力求做到思想性、科学性、资料性的统一结合。

二、本志采用章、节、目结构。首立概述、大事记，提纲挈领，鸟瞰全书；中设设施、运输、机构、管理、科技等，共5章13节，为全志之主体；末设附录，收结全志。

三、本志上限1911年，视资料情况，尽量上溯，以求弄清历史，反映发展脉络，下限定为1990年底。

四、本志所用地名与政区名称，1949年前，采用当时的行政区划名称；地名采用县人民政府1981年1月颁布的《峨山彝族自治县地名录》标准；记述地域以1980年12月云南省测绘局印制的《峨山彝族自治县地图》为基准。

五、本志采用公元纪年。1949年以前的仍用原年代、年号，加括弧注明公元××年，文中使用数字二位以上亦用阿拉伯数字表示。

六、本志未设人物专章。在志书主体部分用以事系人方法记之，力求反映“人民创造历史”的观点，着力表述人民群众的活动。记述中，有职称者，其职称冠于

姓名之前，无职称者，均直书其姓名，不加“先生”、“同志”等称谓。

七、志书采用语体文，工程技术术语、机、车型号与图表，采用科学用语。

八、文内计量单位，分别为公斤、斤。斤即市斤，不再加“市”字。公里直写，华里一律不再“华”，而称里。

九、所述公路、桥梁名称，尊重历史称谓。少数5米长的公路桥及部分民间桥，列表，不作一一记述。

十、志书所指币制，1950年的银元、半开、旧国币等，直书币名，不加折算，对1950年至1955年2月使用的旧币，以后发行的新币，新、旧币值为一比一万元，为了方便统计，文内所写，一律以新币值计算。

十一、文内所用“建国”前后，系指1949年10月1日，建立中华人民共和国之前或后。

十二、为充分发挥资治、教化、存史作用，适当收入部分图、表、照片，使之图文并茂。本志所设图片，安排于正文之前，表格穿插于正文之中。

# 目 录

概述.....	1
大事记.....	5
第一章 设施.....	17
第一节 驿道.....	17
一、驿道线路.....	17
二、关、哨、汛、塘.....	18
三、驿铺、驿站.....	19
第二节 公路.....	20
一、国道.....	20
二、省道.....	24
三、县道.....	26
四、乡道.....	40
五、村道.....	49
六、专用道.....	53
第三节 桥梁.....	60
一、公路桥.....	60
二、民间桥.....	72
第二章 运输.....	79
第一节 货运.....	79
一、人力运输.....	79
二、畜力运输.....	80
三、机动车运输.....	86

第二节	客运	94
一、	滑竿、轿子	94
二、	骑马	95
三、	马车客运	96
四、	机动车客运	97
第三章	机构	103
第一节	行政事业单位	103
一、	县交通局	103
二、	交通运政管理所	107
三、	峨山公路管理段	109
四、	县交通安全委员会	114
五、	公安交通警察大队	117
六、	县地方公路管理段	119
第二节	运输企业	120
一、	运输合作社	120
二、	马车运输公司	122
三、	县汽车运输公司	123
四、	峨山汽车站	125
五、	私营汽车和联运车队	127
第三节	车辆修理业	134
第四章	管理	138
第一节	公路管理	138
一、	公路管养	138
二、	路政管理	150
第二节	营运管理	152
一、	运价管理	152
二、	规费征收	160

<b>第三节 安全管理</b> .....	166
一、安全教育 .....	166
二、驾驶员管理 .....	167
三、机动车管理 .....	171
四、总检审 .....	174
五、交通事故 .....	179
<b>第五章 科技</b> .....	185
<b>第一节 科技队伍</b> .....	185
<b>第二节 技术革新</b> .....	186
一、县城至小街公路炒拌油料铺筑 .....	186
二、岔塔公路山、水、田、村、路综合治理 .....	187
三、香柏桥倒拱补救 .....	187
四、乐德旧中承式钢架桥 .....	188
<b>附录</b> .....	190
<b>编后记</b> .....	222

## 概 述

峨山彝族自治县位居滇中，隶属玉溪地区，位于东径 $101^{\circ}52'$ 至 $102^{\circ}37'$ ，北纬 $20^{\circ}01'$ 至 $24^{\circ}32'$ 之间，总面积1941平方公里，距行署驻地玉溪市30公里，距省会昆明市130公里，东接玉溪市，东南毗连通海县，南接石屏县，西南与新平县山水相连，西北与双柏县隔江相望，北与易门县相通，东北与晋宁县接壤。

境内地形山区多，占总面积的97%，坝区少，仅占3%，地形东部狭长，西部较宽，地势西北高，东南低，呈西北向东南走向，境内群山起伏，山高坡陡，箐深谷狭，河道纵横。

峨山交通始于唐宋，元明驻兵屯田后，人员日渐增多，内地先进的生产技术逐渐传入，采矿炼铁、建筑、竹木编织与农具制作得到发展，社会交往日渐扩大，与此同时，开辟了县境通往玉溪、河西、石屏、元江、新平、易门、晋宁等地的驿道。明清时期，在驿道线上设置驿铺；在驿道要冲设伽罗关、老鲁关、兴衣关，以及十几处汛、哨、塘，清顺治十六年，为平定云南，驿递军需品和军报，开辟了迤南道，在县境内设嵯峨军站和罗里军站。

民国时期，采矿炼铁、制糖、纺织印染、竹木农具制作一度兴盛，大宗铁木农具远销文山、红河、玉溪、思茅、西双版纳等地，其主要运输方式是马帮，短途运输兼以人背人挑和驮牛。到了40年代中期，峨山至玉溪公路修通，出现了马车运输和汽车运输，但规模很小。

新中国建立后，峨山县的交通运输事业进入了一个新的历史发展时期。党和政府为发展社会主义经济，制定了一系列发

展交通事业的方针政策，中共峨山县委和县人民政府认真贯彻中央和省地政府的方针，从峨山实际出发，提出了“先近后远”的方针，制定了发展峨山交通的规划，本着人民公路人民建的精神，组织各族人民投工投劳，人民群众吃尽了交通闭塞、人背人挑的苦头，认识到“若要富，先修路”，他们以主人翁的姿态，高昂的热情，顽强的毅力，修筑翻身路、幸福路。

1951年至1965年的16年中，在交通公路建设方面，先后修通了昆洛路峨山段、峨（山）大（海洽）公路、易（门）峨（山）公路、化（念）富（良棚）公路、专用公路有山后厂公路、化念糖厂公路、塔甸煤矿公路、玉白顶林场公路。16年中，共修建公路25条，295公里，其中国道59公里，省道64公里，县道4条87.5公里，乡道10条43.3公里，村道4条10.3公里，专用道5条30.9公里。这一时期，运输方式以马车运输和马帮运输为主，汽车和拖拉机运输开始起步，先后建立了群众运输站、峨山公路管理段、峨山汽车站、县交通安全委员会，对交通设施和运输工作进行管理。

1966年至1977年的11年中，虽受“文化大革命”的干扰，但峨山各族人民仍修路不止，11年间，共修建公路27条，173.4公里，其中县道3条68.3公里，乡道8条43.4公里，村道14条51.4公里，专用道2条10.3公里。此时期内，对昆洛公路峨山境内线路铺设了沥青路面，1970年底全县9个公社上阵6300人修建岔（河）塔（甸）公路。对易峨路进行加宽改造，等级提高到4级。马车运输仍为主要运输形式，拖拉机运输有所发展，由1966年的6台发展到1977年的372台，其中大中型拖拉机47台，中小型拖拉机225台。汽车运输有所发展，由1966年的8辆发展到1977年的58辆，其中专业车队12辆，企事业单位汽车46辆，1966年开设了玉溪—峨山—易门客运班车，1970年组建了县专

业汽车队，有货车6辆。

1978年后，在党的十一届三中全会路线指引下，峨山县贯彻了党中央制定的路线方针政策，以经济建设为中心，从地方实际出发，抓好交通工作，促进经济发展。在公路建设中，投入大量的人力、物力和财力，1978年至1990年的13年中，共修建公路72条497.0公里，里程数超过1951—1977年的总和，其中县道3条72.6公里，乡道24条191.1公里，村道34条166公里，专用道10条67.3公里。主要项目：修通了富（良棚）新（平）路、科（拉耻）亚（尼）路、峨（山）大（海洽）路延伸至乐德旧，对县城至小街路段进行改直并铺沥青路，甸（中）夕（阳）公路、永（昌）棚（租）公路、大西公路、富（良棚）攀（枝花）公路的修建，易峨路铺设弹石路，昆洛路峨山境内王家哨至化念段改道，在昆洛路K122—K152建文明路，昆洛路县城过境线按二级路标准进行扩建。公路运输，汽车拖拉机运输成为主要运输形式，1978年全县有货运拖拉机333台，1990年发展到1097台；货运汽车，1978年有92辆，其中专业车队12辆，企事业单位80辆；1990年发展到584辆，其中专业车队9辆，企事业单位汽车305辆，私车270辆。客运汽车，1978年有9辆，1990年发展到142辆。县汽车运输公司1980年购置客车，开始客运事业，1983年客车增至7辆，县内大龙潭、富良棚、塔甸、甸中等都有定期班车，到1990年全县12乡镇已通客运班车，客运路线达7条，峨山汽车站也增开了班次。1983年，峨山县汽车联运公司成立，之后，相继成立了民族运输队、小街车队、西乡车队、城郊车队、文明车队、大白邑车队、锦江车队等私营车队。在公路管理方面，县人民政府根据中央、省、地有关规定，结合峨山实际，制定了有关公路管理的有关具体规定，正确处理建、管、养，调整充实了县安全委员会人员，建立了峨山县地方公路管理段，峨山县交通运输管理站和峨山县交通监理站机构不断健

全和完善,房屋、工具有了很大改善。交通运输管理站1984年以来,通过贯彻调整、改革、整顿、提高的方针,进一步改善县内交通运输管理,搞活运输市场,加强车辆维修,切实做好运输服务工作。交通监理站按照上级有关政策法规,对机动车辆和驾驶员进行监督审查,维护交通秩序,及时鉴定处理境内发生的交通事故。峨山公路管理段负责管理养护昆洛路、易峨路、化富路、岔塔路、峨大路等5段计215公里,设置道班18个,养路职工175人。县地方公路管理段负责管理县乡公路,设置道班5个,在公路管理中实行专业养护、道群养护、群众养护等多种方式,做到建一条、通一条,管一条、养一条,重点养好行车密度大的主要线路,修复历年水害遗留工程,整修危险桥梁,分期分批进行公路技改工作,使管养的公路晴雨畅通。

新中国建立后的40年中,全县共修建公路124条966.2公里,其中国道1段59公里,占总理程的6.1%,省道1条64公里,占总理程的6.6%;县道10条228.4公里,占23.63%;乡道42条278.6公里,占28.83%;村道53条227.7公里,占23.56%;专用道17条108.5%公里,占11.23%。全县72个村公所(办事处)已有70个通公路,按全县总面积计,每百平方公里有公路49.78公里,按1990年全县总人口135432人计,每万人有公路71.34公里。按等级划分,三级路46公里,占总里程的4.76%;四级路391.8公里,占40.55%;等外路528.4公里,占54.68%。

峨山县交通事业的发展,对峨山经济的发展和工农业生产起了极大的推动作用,回顾过去,创业艰辛,展望未来,前程似锦,峨山交通建设潜力很大,交通车辆的增多,公路等级的偏低,管理工作上的某些薄弱环节,都有待于在今后工作中引起重视。