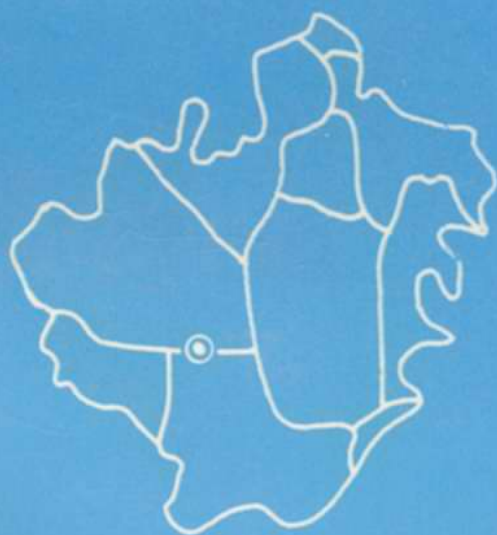


007990



阿坝州部门志
系列丛书之三

阿坝藏族羌族自治州 交通志



阿坝藏族羌族自治州交通局编

一九九二年三月

阿坝州部门志
系列丛书之三

阿坝藏族羌族自治州 交 通 志

一九九二年三月

编纂委员会

主 任 张德荣

副主任 杨明寿 黄金发

委 员 尹华清 余大明 向国凡 杨 忠 胡明德 肖维善

祁 梅 王义珍 袁玉书 罗大权 张昌庆 陈尚能

杨华德 刘朝富

主 编 刘朝富

副主编 唐光中

执 笔 刘朝富 唐光中 刘 琨 廖 琳

制 图 胡宪君

搜集资料 徐联科 谷开成 谢乐川

封面设计 万晓玲

内部书刊准印证

92 阿临字第062号

定价:35.00 元

序

张德荣

《阿坝藏族羌族自治州交通志》，集区域性、资料性、科学性、思想性于一体，较详实地记载了阿坝地区从鸦片战争以来交通事业变迁的历史。这对于了解和探讨民族地区交通发展历史，进一步发展雪山草地的交通事业，将是一个促进。

阿坝州，地处川西北高原，是通向大西北的要塞。既是红军长征建立革命根据地的地方，又是全国五大牧区之一，更有驰名中外、景色迷人的九寨沟、黄龙寺风景区。阿坝地区的古道交通有着悠久的历史。早在禹治水时，就开辟了岷江道，勤劳聪慧的藏羌各族人民，用自己的聪明才智谱写了阿坝州交通发展的历史。但是，由于政治、经济和社会的原因，使这一地区交通发展十分缓慢。在中华人民共和国成立之前，阿坝地区不仅没有公路，就连一条象样的马车道都没有。解放后，在中国共产党和人民政府的领导下，翻身农奴用自己勤劳的双手，创造着美好的生活。建国初期，国家为了帮助兄弟民族地区，投入了大量资金、人力、物力，开始修筑阿坝州的第一条公路——灌茂公路。从此，揭开了阿坝州交通发展的新篇章。《阿坝藏族羌族自治州交通志》用大量翔实的史料，记载阿坝地区交通事业的过去与现在、经验与教训的历史，为阿坝州的经济的发展作了一件有益的事。

在典籍中，未曾发现有专著记载阿坝地区的交通发展历史。在改革开放的盛世之年，在值阿坝州建州四十周年之际，《阿坝藏族羌族自治州交通志》一书的编纂，结束了本州交通无专志的历史。它不仅对发展阿坝州交通事业，而且对促进民族经济的腾飞，都将发挥积极作用。

1992年3月于马尔康

前 言

《阿坝藏族羌族自治州交通志》，从 1989 年 8 月开始搜集资料，经编写组同志的共同努力，现编纂完毕，正式付印。

方志编修工作，是一项巨大浩繁的文化基础设施工程，是关系子孙后代的千秋大业。忠于历史，准确如实，是编修志书的起码要求。如果离开了实事求是，深入实际开展大量的调查研究，是修不出合格志书的。我们在编修交通志过程中，坚持了历史唯物主义的观点，本着尊重客观史实、坚持求实存真的原则，查阅了大量的历史文献资料，了解了部分知情人士。但是，由于历史原因，阿坝州的交通发展，在历史上既无专志记载；也无详细资料全面论述，而且散存的零星资料也大部散失。特别是民国 34 年（1935）前的有关档案、历史资料，在当时专员督察公署所在地的茂县发生大火灾中，焚烧殆尽。加之“文化大革命”中材料的散失，部分资料现已无法搜集。本着对历史和人民负责的精神，谨将本志作为内部书籍刊印。

本志在编写过程中，得到了阿坝州交通系统各级领导和广大职工的关注、支持，得到了阿坝州志办公室的大力指导。在此，表示衷心的感谢！

由于主客观原因，本志书难免有缺漏或不完善的地方，竭诚欢迎给予批评指正。

编 者

1992 年 2 月

凡 例

一、原则：《阿坝藏族羌族自治州交通志》按照马克思列宁主义的辩证唯物主义和历史唯物主义，采取实事求是的科学态度，广征博采，求实存真。力图如实地全面记述阿坝地区交通运输发展的本来面貌及交通事业的兴衰得失，以起“资政、存史、教育”作用。

本志书包括三编。即：管理、道路设施、运输编，编下设章、节、目，共 16.5 万字。本志书在反映阿坝州交通运输全貌的同时，重点记述了道路、桥梁基础设施建设发展情况。

二、断限：上限原则上为 1840 年；下限为 1990 年。

三、体裁：根据史料情况，记、述、图、表、录分别撰写，相得益彰。

四、语体标点：本志书采用语体文，按照 1986 年 10 月发表的《简化字总表》和 1988 年 3 月国家语言文字工作委员会和新闻出版署公布的《现代汉语通用字表》用字；标点符号按《常用标点符号用法简表》使用。

五、纪年：中华人民共和国成立之前，按照《中国历年纪元表》纪年；中华人民共和国成立之后，一律采用公元纪年。

六、人物：人物未立专章，对阿坝州交通事业有特殊贡献和影响较大的人物，结合叙事记物分别予以记述。

七、计量：根据《关于出版物上的数字用法的试行规定》，统计数字采用阿拉伯数字。计量单位，在古道的建国前部分及群运的人背畜驮部分采用华制，其余均用公制。

八、图片：除署名照片外，其余未署名部分系搜集整理的资料图片。

九、为了节省文字，记述简洁，中华人民共和国成立前称“建国前”；中华人民共和国成立后称“建国后”或“解放后”；中华人民共和国简称“新中国”；阿坝藏族羌族自治州简称“阿坝州”。

P

概 述

阿坝藏族羌族自治州(以下简称阿坝州)位于四川西北部,青藏高原南缘,岷江、大渡河上游。东经 101° 至 104.5° , 北纬 31° 至 34° 。东达绵阳,以北川为界;东南临成都,与都江堰市相接;东北与平武、甘肃文县相交错;南通雅安,与宝兴毗邻;西、西南与甘孜藏族自治州紧邻;西北至黄河,与青海省果洛藏族自治州隔河相望;北界甘肃,与甘南藏族自治州接壤。全州南北长约 414 公里,东西宽约 360 公里。幅员面积 8.3 万平方公里,居住着藏、羌、回、汉为主的十多个民族,76 万人。境内群山丛错,有远近闻名的巴郎山、鹧鸪山、丫口山、夹金山、四姑娘山等山脉,从南至北耸峙,峰峦迭障。西北为广袤的大草原,地势平坦,系全国五大牧区之一。整个自治州地形呈西北向东南倾斜之势。全州最低海拔 820 米,最高海拔 5600 余米,平均海拔 3000 米左右。气温差异较大,最高气温摄氏 25° 左右,最低气温零下 34° 。

州内河流、湖泊较多,是长江、黄河两大水系的分水岭地带。境内黄河、白河、岷江、白龙江、金沙江等江河纵横,河流密布,网织其间,水流湍急,难以行舟。地质结构和地形复杂,沟壑纵横,河谷深切。多种岩层互相交错,属山岳峡谷地和高原草坝区。东南部位于龙门山脉断裂活动带,东北位于朗木寺断裂活动带,地震频繁,泥石流较多。这些,给道路的修筑和维修保养带来了很大困难。

阿坝地区古道有着悠久的历史。境内勤劳、聪慧、勇武的各族人民,素有治山治水的优良传统。在漫长的历史长河中,在生产力低下,凿山开路、跨水架桥至为困难的情况下,他们与大自然抗争,因地制宜,就地取材,开辟了闻名遐迩的早期蜀道。公元前 277 年蜀郡太守李冰考察岷江水情时,整治过岷江道。公元前 111 年,汉武帝设汶山郡于茂县,扩建过岷江道。初唐,藏王松赞干布经阿坝、阿木柯河至黄

胜关东进。为跨越岷江等河流,蜀羌人民在发明“溜索”的基础上,又创造性地建造了藤(竹)索桥。境内有被外国人称誉的太平桥,被阿坝州政府列为重点保护文物的小金三关铁索桥等索桥。也有大量以木材为建筑材料建造的偏桥、廊桥、伸臂桥、架桥等,各具特色。但是,由于政治、经济、文化等历史原因,阿坝地区交通运输发展十分缓慢。直到建国前夕,阿坝地区不仅没有公路,而且连一条象样的人畜力车道都未修筑。运输全靠人背畜驮。

建国后,人民政府十分重视发展少数民族地区交通事业。在国家经济十分困难的建国初期,就调集大批军、民工,开始修筑阿坝地区第一条公路——灌茂公路。经过军民工的艰苦努力,打通了拦路虎老母孔,跨越了空气稀薄的鹧鸪山,征服了人迹罕至的沼泽地,于1955年建成了长506公里的成(都)阿(坝)公路。以后,陆续修建了龙(日坝)郎(木寺)、威(州)凤(仪)、刷(经寺)马(尔康)、可(尔因)壤(塘)等公路。至1958年,全州已建成公路1596公里,有各种机动车210辆。并成立了阿坝州第一个交通专业运输企业——阿坝州第一汽车运输公司。1965年,阿坝州最后一个不通公路的县——小金县通了汽车,全州51%的乡通了公路,公路发展到2491公里。1979年12月,全国公路普查统计,全州公路里程已达4395公里,其中,等级公路共1626.5公里;全州220个乡中有194个通了公路。建成公路桥梁566座/11908米,其中永久式桥303座/7313.8米,消灭了汽车渡。

随着改革开放的深入,交通战略地位的不断提高,阿坝州交通事业得到迅速发展。到1990年底,全州公路发展到4886公里,实现了区区通汽车,96%的乡通了公路。建成公路桥梁678座/14159米,其中,永久式桥梁513座/10235米。桥梁建设方面,不仅速度快,数量多,种类全,质量日臻上乘,而且造型和施工工艺多姿多彩。从木石、铁木到钢筋混凝土结构,从单孔到多孔,从小孔径到大孔径,无论在梁式、拱式、悬索式体系中,均有相当成就。尤其是转体桥设计和施工工艺,在省内外居领先地位。全州有各种民用汽车5490辆,进出州

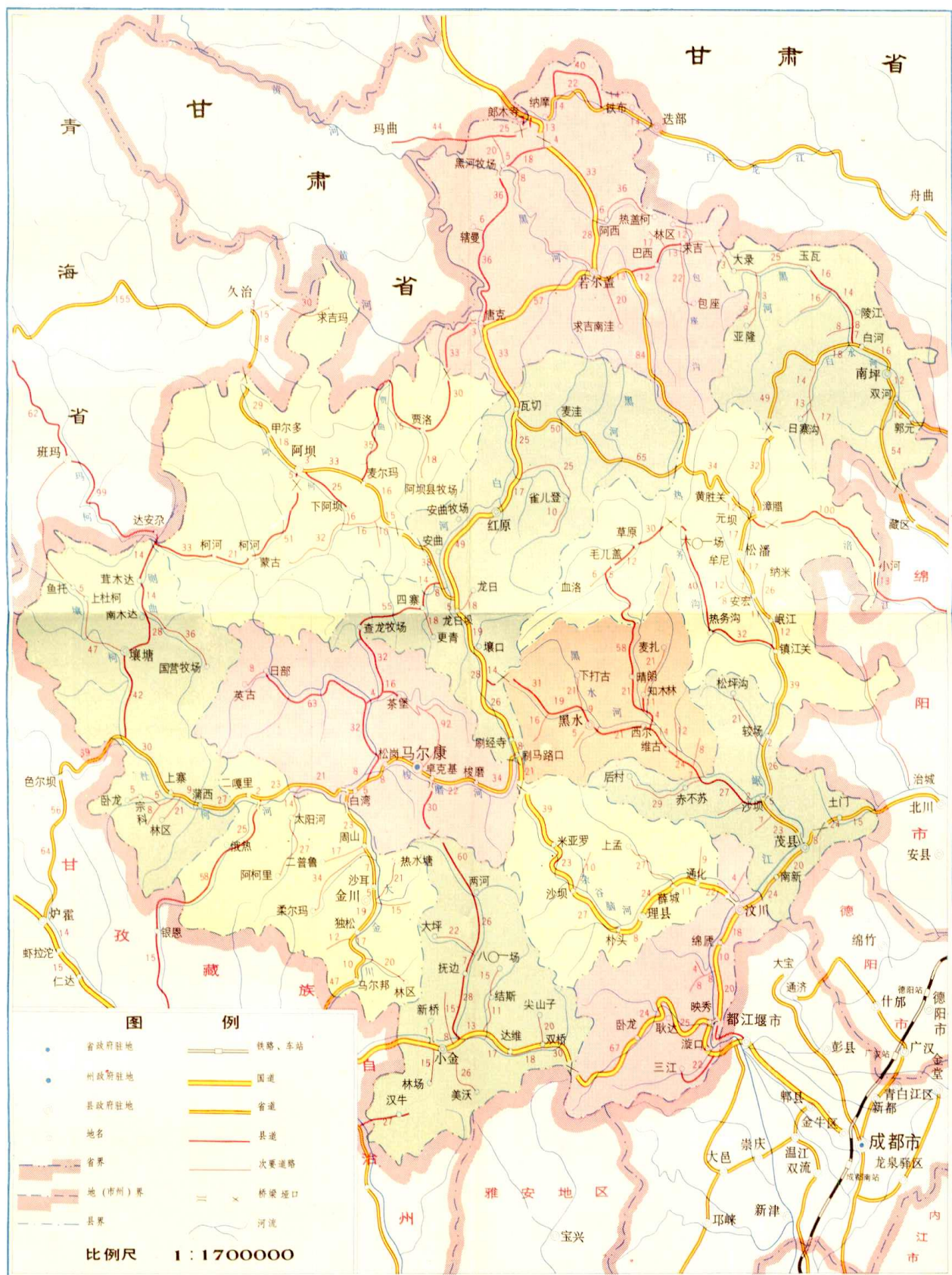
物资及旅客运输,由过去的人背畜驮、骑马乘轿变成了今天的汽车运载。促进了阿坝州经济发展和城乡人民生活水平的提高,生活的改善。现在,一条条公路网织在雪山草地,一座座桥梁飞跨在峡谷山涧,一辆辆汽车穿梭在银线彩虹间。

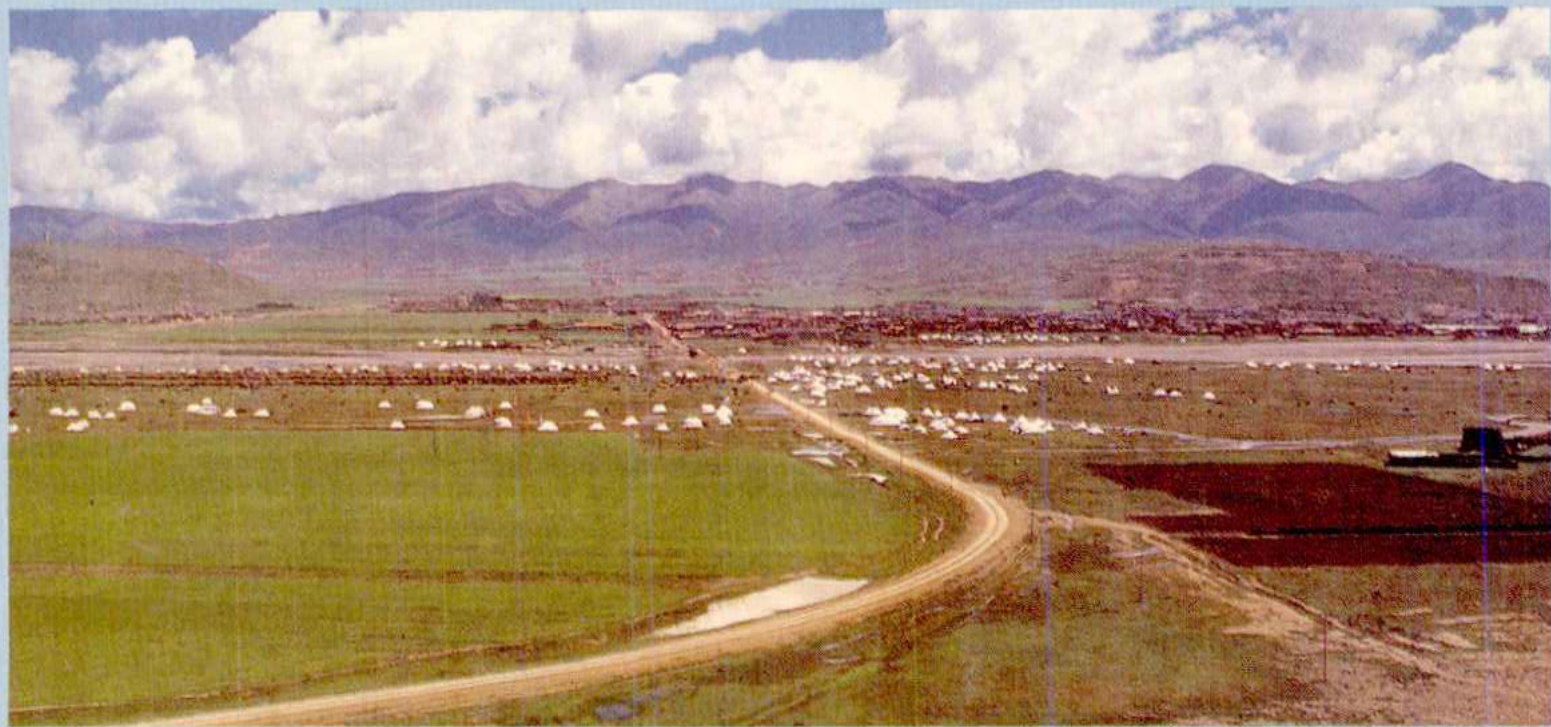
建国 40 年来,阿坝州交通事业取得了显著成绩,积累了宝贵经验。但也曾受到过“左”的影响,经历了曲折道路,也有过失误。特别是“文化大革命”,使阿坝交通受到一定影响。实践证明:发展阿坝交通事业,必须坚持从州情出发,坚持实事求是,按客观规律办事。经济的发展,依赖于交通事业的发展,交通事业的发展受到经济发展的制约。要彻底改变阿坝州落后的经济面貌,实现民族经济的腾飞,就必须优先大力发展交通事业。

阿坝州,是红军战斗过的地方。红军长征途中,在雪山草地创建了革命根据地和苏维埃政权,播下了革命火种。阿坝州,不仅有历史的丰碑,还有世人称誉的大自然景观:有被誉为珍稀动物博物馆、珍稀动物大熊猫繁衍栖息的卧龙自然保护区;有盛夏花的海洋、隆冬的银装素裹、遍地是牛羊的大草原;有鳞次栉比、玲珑多姿、琼浆满溢、被誉为人间瑶池的黄龙景观;更有晶莹碧透、千层碧水、被誉为童话世界的九寨沟风光。还有待开发的、可与黄果树瀑布媲美的后寺沟瀑布;地下溶洞瀑布、地面石林成荫、奇特无比的卡龙沟等等。多姿的自然景观强烈地吸引着中外游客。在交通已成为国家的命脉、社会进步的标志、人类文明的窗口的今天,大力迅速发展交通事业,已成为阿坝州藏羌各族人民的强烈愿望,引起了各级、各部门的极大重视。目前,虽然阿坝州的交通较内地落后,道路交通基础设施较差,抗御自然灾害的能力较弱,但是,随着经济的发展,交通运输这个全州经济工作的薄弱环节,一定能得到迅速而彻底的改观。

追古观今,成绩喜人;展望未来,前程似锦。阿坝州各族人民正乘改革的春风,勇于开拓,大胆创新,奋力拼搏,谱写着阿坝州交通发展历史的新篇章。

阿坝藏族羌族自治州公路交通图





今日雪山草地公路



四川省交通厅郭洪喜厅长(右后五),在阿坝州检查工作时,与住在海拔近 4000 米的杂力台道班工人留影。



阿坝州政协主席木瓦三郎(后左三),检查粮、棉、布以工代赈修建公路工程时,在工地与壤塘县筑路指挥部领导留影。



“615”洪灾发生后,阿坝州交通局局长阿村和现任局长张德荣(后)赶赴现场察看灾情,组织抢险。



阿坝总段刷经寺养路段职工冒着严寒,疏通被大雪阻断了的鹫鸪山公路

(刘朝富摄)



同乐式道班松潘养路段上磨道班工人在
养护通向童话世界九寨沟之路（万晓玲摄）



阿坝州交通局办公大楼（万晓玲摄）



秋冬之交的梦笔山道路
(刘朝富摄)



1985年春,黑水县动员上万名群众及机关干部投劳加宽改造茂黑路

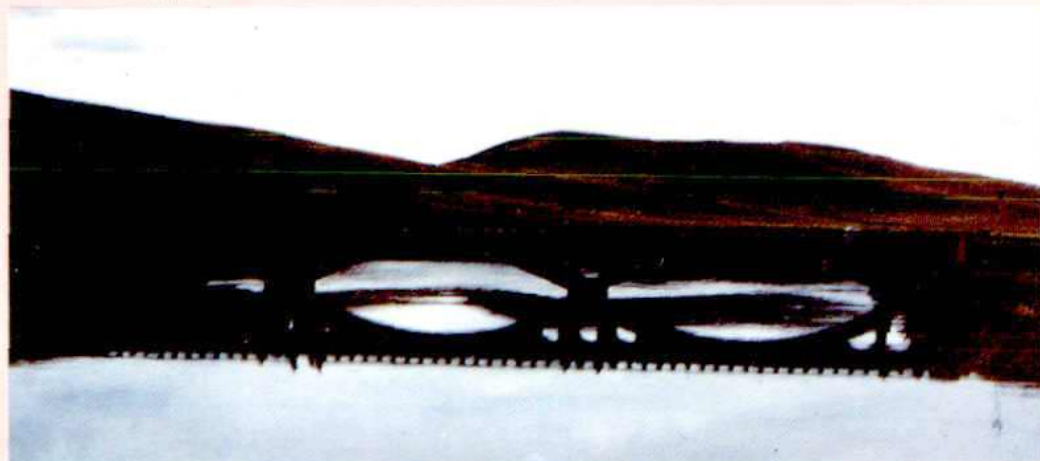


阿坝州最长的公路大桥——唐克白河大桥

(万晓玲摄)

(万晓玲摄)

阿坝州内最长的石拱桥——若尔盖黑河大桥





(万晓玲摄)

获交通部科技进步奖的金川曾达转体斜张大桥

正在转体合拢的理县杂谷脑大桥

(刘朝富摄)

