

013262

● 保山地区交通志系列丛书

保山地区交通志

COMMUNICATIONS ANNALS OF
BAOSHAN PREFECTURE

保山地区行政公署交通局 编



云南民族出版社

保山地区交通志系列丛书

保山地区交通志

COMMUNICATIONS ANNALS OF
BAOSHAN PREFECTURE

保山地区行政公署交通局 编

云南民族出版社

大力發展農林牧
業促進保山經濟發展
牛紹堯

11000
牛紹堯

云南省副省長 牛紹堯

依靠交通先行
繁荣地方经济

李裕光
2000.8.6

云南省交通厅厅长 李裕光

发展交通
方便经济
造福人民

罗正富

二〇〇一

中共保山地委书记 罗正富

发展交通

振兴保山

王廣興 二〇〇〇年
八月

保山地区行署专员 王广兴

《保山地区交通志》编纂委员会

(1998.8 ~ 2000.12)

顾问：黄立新 周传方 杨 光
特约顾问：黄恒蛟 曹大成 张金辉
主任：李新平
副主任：茶 兴 董 昕 杨大川 岳春林 张家铭 白如云
委员：杨淑元 马绍光 刘 铮 赵家永 段书训 周有发
杨兴万 杨季春 张兆书 周 昆 马崇恩 赵纯义
沙洪光
主编：茶 兴
副主编：马崇恩
编纂：马崇恩 张 临 王勤政 蒋发源

第一届编委 (1997.10 ~ 1998.4)

特约顾问：刘建中
主任：杨维忠
副主任：邓伦荣 岳春林 张家铭 白如云
委员：马绍光 杨淑元 刘 铮 赵家永 段书训 周有发
李本章 杨季春 张兆书 周 昆 马崇恩

第二届编委 (1998.5 ~ 1998.7)

顾问：周传方 杨 光
特约顾问：黄恒蛟 张金辉
主任：茶 兴

副主任：董 昕 杨大川 岳春林 张家铭 白如云
委 员：杨淑元 马绍光 刘 铮 赵家永 段书训 周有发
杨兴万 杨季春 张兆书 周 昆 马崇恩

序一

《保山地区交通志》经过编纂人员的辛勤努力，终于与读者见面了。它不仅填补了我区交通史上无专业志书的空白，同时，也为全区的精神文明建设和社会主义新方志编纂增添了一项新的成果。这无疑是一件服务当代，荫及子孙的大事，可喜可贺。

“要致富、先修路”，交通的发达与否，对人类社会的文明进步及社会经济的繁荣发展，有至关重要的先导作用。纵观保山交通事业的发展历史，经历了漫长而曲折的历程，同整个国民经济和社会的发展紧密相联、息息相关。早在公元前4世纪前后，今保山地区即成为中、缅、印三国民间贸易的交通走廊。“蜀身毒道”自东至西贯穿全境，从今腾冲县西北的古永出境，经缅甸达印度，再经印度远到欧洲各国。东汉永平十二年（公元69年）置永昌郡后，这里便成为中外经济文化交流的一个中心。唐代开始发展驿运，直至明、清时期，境内沿中缅驿运干线有不少重要站口。全国抗日战争和滇西抗战爆发后，区内交通运输发展迅速。滇缅公路、中印公路相继开通，使境内公路通车里程达600多千米；所属各县也曾一度修通公路；保山及腾冲修建了4个飞机场和投掷场，为滇西乃至全国的抗战作出了重大的贡献。

新中国成立后，尤其是党的十一届三中全会以来，在省委、省政府的领导下，在省各有关部门的关心支持下，全区各级党委、政府把交通建设作为推动国民经济发展的重要工作来抓，采取国家扶持与充分组织发动广大群众捐资、投工、献料、自力更生相结合的办法，掀起公路建设热潮，取得了前所未有的成绩，大大改善了全区交通运输条件。到1999年底，全区公路总里程已达到8515.5千米，为1949年的34.47倍。全区83个乡镇（镇）已全部通公路，915个行政村中的912个行政村也通了公路，已经形成以保山为中心，以国道、省道为骨架，幅射各县（市）、连通各乡（镇）、沟通各村寨、林区和边远山区、旅游点的公路交通网络。随着社会主义市场经济体制的建立，至1999年底全区拥有民用车辆18211辆，公路客货运输

形成国有、集体、个体、合营不同经济成份并存，共同发展的新局面。保山机场经过三次改扩建，1994年4月，已成为能起降波音737的中型民用机场。大保高速公路也于1999年5月开工建设，将为加强发展全区经济和各项事业创造更好的条件。但是，在全区国民经济和社会事业发展中，交通运输的落后，仍然是一个重要的制约因素。全区已通车公路里程大多为三、四级低等级公路，远不适应经济和社会快速发展的需要，而部分边远山区农村一时仍难以改变人背马驮的落后状况。我深信随着改革开放的进一步深化，全区交通运输将更加发展，对促进我区对外开放、发展地方经济和各项事业，将发挥更大的作用。

《保山地区交通志》全面翔实地记述了保山地区上至秦汉，下至1999年交通事业发展的历史与现状，揭示了交通建设的历史经验，展示了为保山交通运输事业作出突出贡献甚至奉献宝贵生命的各族人民、英雄模范、各界知名人士、爱国侨胞的奋斗业绩。全书资料翔实，体例完备，文风朴实，图文并茂，可读可信，是一部难得的交通专业志书。为此，谨向为这部志书的编纂审核和出版付出大量心血，并给予大力支持和指导的各级领导、专家学者、编纂人员表示深深的敬意。

鉴前世之兴衰，明古今之得失。希望全区各族人民特别是战斗在交通运输战线的同志们，认真读一读这部前慰古人，后启来者的志书。在保山交通事业迈向21世纪之年，为全区社会主义精神文明建设和交通事业的发展作出更大的贡献。可以预料，随着时间的推移，《保山地区交通志》将成为对全区人民进行热爱祖国、热爱家乡、热爱交通事业教育的生动教材，并日益显示其存史、资治、教化的社会功能，对全区交通运输、旅游和边防建设的发展发挥更大的作用。

保山地区行署副专员 黄立新

二〇〇〇年六月二十三日

序二

保山地区古称哀牢地，东汉永平十二年（公元 69 年）正式设置永昌郡，进一步巩固和加强了边疆与内地的政治经济文化联系。保山地区素以历史悠久，山川秀丽，物产丰富，文化灿烂著称，堪称人杰地灵、名人荟萃的文献之邦。这一地区的交通运输，在几千年的历史发展中，取得了许多光辉的成就，自西汉开始逐步形成的“蜀身毒道”，由四川成都至云南昆明、大理、永昌，经“兰津渡”和“博南道”，通往缅甸和印度，是闻名世界的南方丝绸之路。唐代以后，进一步不断开路置驿，形成由大理经永昌至缅甸的南、北两路驿道，历经千余年，驿运经久不衰。抗日战争时期，保山地区是滇西战役的主战场，为适应全国抗战的需要，在保山修建了简易军用机场，铺设了印缅至保山的中印输油管，修建了举世闻名的滇缅公路和中印公路，为抗日战争的最后胜利作出了重大贡献。

新中国成立后，在中共各级党委和人民政府的领导下，保山地区的交通运输事业经历了恢复建设、曲折前进和加速发展几个阶段，特别是 1992 年邓小平同志南巡讲话后，保山地区和全国、全省一样，交通建设以前所未有的速度加快前进，机场改建、经济干线、过境公路、国际公路、高速公路建设方兴未艾。到 1999 年，全区公路通车里程已达 8 515.5 千米，有民用汽车 18 211 辆，全部乡镇和 99% 以上的行政村通了公路，“行路难、运输难”的交通闭塞状况得到了显著改善，为促进商品经济发展、提高各族人民生活水平、巩固祖国边防，都发挥了重要的先行作用。

《保山地区交通志》编写组以马列主义、毛泽东思想、邓小平理论为指导，坚持历史唯物主义和辩证唯物主义原则，突出地方特点和专业特点，以客观公正的科学态度，翔实丰富的文史资料，朴实简炼的语言文字，比较全面地反映了本地区古代、近代交通运输的面貌，特别是重点记述了新中国成立以后全区交通运输事业的发展变化。本志书力求达到存史、资治和教化的目的，为今后的交通建设提供有益的借鉴。

本志书编写组多为离退休的老同志，在人员少、任务重的艰难情况下，

他们本着强烈的责任感和敬业精神，不辞辛苦，不计报酬，广征博采，勤奋工作。在保山地委、行署、地区志办、交通局等各级领导和部门的关心支持下，在较短的时期内完成了本书的编撰任务，为全区人民留下了一份珍贵的精神财富，为我省交通史志丛书增添了不可或缺的重要一册。这是一件功在当代，利在后世的盛事，谨向他们致以衷心的祝贺和敬意，祝愿保山地区的交通事业更加兴旺发达，迈向光辉灿烂的新世纪。

云 南 省 交 通 厅 副主任委员 周传方
交通史志编审委员会

二〇〇〇年六月二十九日

序三

《保山地区交通志》是保山地区第一部交通专业志。在我们辞别 20 世纪，迎来新千年之际，志书编纂人员按照“取之博而择之精”的原则，广征博采资料 300 余万字、图片 200 余张，经两年多时间的辛勤耕耘，完成初稿 60 余万字，几经修改，并经省交通厅志办和地区志委审修，现出版与广大读者见面，这是保山地区交通系统的一件大事，也是全区 232 万人民文化建设的一大成果。借此机会，谨向曾经关心和支持《保山地区交通志》编撰和审稿的所有领导和同志们，表示衷心的感谢！

保山地区第一部交通志是记述保山自古以来到公元 1999 年以前的保山地区交通史事。保山地区交通历史悠久，早在永昌郡以前的哀牢地，我们的祖先就开辟了一条条人马步道。自西汉武帝元封六年（公元前 105 年）从内地广征士卒丁壮，开凿滇西博南道（也称永昌道），到中华人民共和国成立的历代以来，保山的各族人民在地方交通史上谱写了“汉开博南道，唐筑拓俞城，明建霁虹桥，清架双虹桥，民国时期修筑滇缅和中印两条公路”的伟大业绩。真乃史垂千秋，驰名国内外，为世人所称颂。

中华人民共和国成立后，在中国共产党的领导下，历经了 50 年代新修翻身路、60 年代大修跃进路、80 年代“以工代赈”修建县乡公路几个发展阶段。党的十一届三中全会后，特别是 1998 年省政府保山现场办公会议以来，全区各族人民和全区交通系统广大干部职工，解放思想、抓住机遇、开拓进取、克服困难、扎实工作，使全区的交通事业取得了历史性的突破和巨大成就。过去偏僻闭塞的山区乡村，如今“公路入云端”；过去江河急流阻隔，如今“天堑变通途”；到 1999 年底，保山地区已拥有公路 8 515.5 千米，比共和国成立前增长 34.47 倍。拥有民用车辆 18 211 辆。全区 5 个县市、83 个乡镇全部通了公路，开通了客货运输；915 个行政村（办事处）已通车 912 个。初步形成了以保山市为中心，以国道、省道为骨架，连接县（市）乡村，出区通边，四通八达的公路网。促进了地方产业结构的调整和经济社会的发展。随着保山机场改建的完成，特别是保山至腾冲、

施甸高等级公路的建成，大理至保山高速公路和云保公路的建设实施，标志着保山地区交通事业正迈入了一个新的历史性快速发展阶段。

“盛世修志，史以资治”，回顾既往，总结经验，探索规律，策励将来，为各级党委政府和各有关部门提供有关交通方面的历史和现实资料，加快地方交通事业的发展。保山地区行署交通局组织力量，以马列主义历史观为指导，遵循党的十一届三中全会以来的路线、方针、政策，本着实事求是、略古详今的原则编撰出版《保山地区交通志》，这本志书以朴实的文风、完备的体例、翔实的资料，全面系统地记述了保山地区交通事业的历史和现状。志书的出版，将能起到资治、教化、存史的作用。

保山地区行署交通局局长 李新平
中共保山地区行署交通局党委书记 茶 兴

二〇〇〇年七月一日

凡例

一、《保山地区交通志》是记述保山地区交通建设与运输事业发展的历史和现状的第一部专业志。本志以马列主义、毛泽东思想、邓小平理论为指导，运用辩证唯物主义和历史唯物主义观点、方法，遵循党的路线、方针、政策，用述、记、传、图、表、录形式，记述各个历史时期交通事业的历史和现状，力求体现地方特点、专业特点和时代特点，为社会主义物质文明和精神文明建设服务。

二、本志按大交通结构所属类项横分竖写。以现今保山地区行政区划为记述范围。历史上的区划在史实记述中作必要追述。凡本区域内交通运输事业单位不受隶属关系限制，均纳入本志记述。

三、本志断限：记事上溯事物发端，下限至 1999 年末。为保持记述的完整性，部分事件在志书出版较近时间内取得阶段性成果，记述下限时间可向后延展。

四、本志除序、凡例、概述、大事记、附录、编后记外，主体志以章、节、目、子目四个层次编排。横排以彰门类，纵述以统史实。

五、本志纪年，以时代划分。民国以前各朝代以汉字书写，民国年间用阿拉伯字书写。中华人民共和国成立后，概用公元纪年书写。本志中使用了部分简缩语词，如“解放前（后）”、“建国前（后）”，特指中华人民共和国成立前（后），其他可随文见义，不赘举例。

六、资料来源以正史、旧志、文献档案为主，口碑资料经核实后使用。建国后的数据资料统计资料为依据。保山、德宏的几分几合，按历史原貌叙述和收录。

七、本志地名、古城名按历史通称记述。古地名后用圆括号注今名，现地名统用各县（市）政府颁布的标准地名，需用原地名时在标准地名后括弧内注原地名。

八、本志数字使用，遵循 1995 年 12 月 31 日国家技术监督局公布的《出版物上数字用法的规定》使用。计量单位，货币：历代货币据史直书。

新中国成立后，人民币换算现币面值。长度：用千米、米、厘米；面积：用平方米；体积：用立方米；重量：用吨、千克。引用历史资料沿用原计量单位。

目 录

概 述.....	(1)
大事记	(10)
第一章 交通机构	(45)
第一节 行政管理机构	(45)
一、保山地区行署交通局	(45)
二、中共保山地区交通局党委	(47)
三、各县(市)交通局	(55)
第二节 交通安全委员会	(75)
一、保山地区交通安全委员会	(75)
二、各县(市)交通安全委员会	(78)
第三节 公路管理机构	(84)
一、保山地区地方公路管理处	(85)
二、云南省公路勘察设计院保山分院	(86)
三、保山地区公路质量监督站	(86)
四、各县(市)地方公路管理段	(87)
第四节 规费征收运输管理机构	(88)
一、保山交通规费征收稽查处	(88)
二、保山地区运政管理处	(89)
三、保山地区航务管理处	(90)
四、保山地区驾驶员培训行业管理处	(90)
五、保山地区交通培训中心	(91)
六、各县(市)交通运政管理所	(92)
第五节 交通战备管理机构	(93)
一、保山地区交通战备领导小组	(93)
二、各县(市)交通战备领导小组	(97)