



《阿坝州志·  
交通运输志》



一九九一年九月

《阿坝州志·交通运输志》

修志领导小组 组长张德荣

副组长杨明寿

成员 向国凡 熊兆杰 胡明德 何之海

主笔 唐光中 (第一篇)

刘 昆 (第二篇)

刘朝富 (第三篇)

搜集资料: 徐联科 谷开成 谢乐川

《阿坝州志·交通运输志》

修志领导小组 组长张德荣

副组长杨明寿

成员 向国凡 熊兆杰 胡明德 何之海

主笔 唐光中 (第一篇)

刘 昆 (第二篇)

刘朝富 (第三篇)

搜集资料: 徐联科 谷开成 谢乐川

虽然，我们现在写出的交通分志初稿还很不象样，遗漏也不少，还很不完善，不完全符合要求，很多地方需要补充完善。但是，我们认为，它作为一个初生儿毕竟诞生了。它在全州交通职工，各级领导、行家和专家们的关怀下，在有关上级部门的大力指导下，一定会逐渐成长，日臻成熟。在此，竭诚希望有关领导、行家、专家和教师，不吝赐教，给志稿提出修改意见，让其早日脱稿。

最后，再次衷心地感谢关心、支持此项工作的所有领导和同志！

《阿坝州志·交通运输志》编写组

一九九〇年十一月三十日

## 凡 例

一、原则：《阿坝州志·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的观点，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历史及交通事业的得失兴衰，以起“资政、存史、教育”的作用。

本分志包括三篇。即：道路设施、运输、管理篇，篇以下分章、节、目，共约20万字。全分志内容在全面反映阿坝州交通全貌的同时，重点记述了公路桥梁建设情况。

二、断限：上限原则为1840年；下限为1990年。

三、体裁：以记、述、图、表等为体裁，根据史料，分别撰写。

四、语体标点：本分志采用语体文，用字按照《汉字简化方案》为标准；标点符号按《常用标点符号用法简表》使用。

五、记年：中华人民共和国成立前，一般按照《中国历年记元表》，中华人民共和国成立以后，一律采用公元纪年。

六、人物：交通战线上历史人物一般未列传，采用以事系人的方法，对有特殊贡献和影响较大的人物，结合述事记物予以记述。

七、计量数量：根据国家语言文字工作委员会等单位1987年2月公布的《关于出版物上数字用法的试行规定》，统计数字采用阿拉伯数字；计量单位中古道及群运部分的人背畜驮采用华制，其余均为公制。

八、为区别历史和现代，在记述中，中华人民共和国成立之前称“建国前”；中华人民共和国成立之后称“建国后”；中华人民共和国简称“新中国”。为了节省文字，记述简结，阿坝藏族羌族自治州简称“阿坝州”或“本州”。

一九九〇年十一月三十日

## 凡 例

一、原则：《阿坝州志·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的观点，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历史及交通事业的得失兴衰，以起“资政、存史、教育”的作用。

本分志包括三篇。即：道路设施、运输、管理篇，篇以下分章、节、目，共约20万字。全分志内容在全面反映阿坝州交通全貌的同时，重点记述了公路桥梁建设情况。

二、时限：上限原则为1840年；下限为1990年。

三、体裁：以记、述、图、表等为体裁，根据史料，分别撰写。

四、语体标点：本分志采用语体文，用字按照《汉字简化方案》为标准；标点符号按《常用标点符号用法简表》使用。

五、记年：中华人民共和国成立前，一般按照《中国历年记元表》，中华人民共和国成立以后，一律采用公元纪年。

六、人物：交通战线上历史人物一般未列传，采用以事系人的方法，对有特殊贡献和影响较大的人物，结合述事记物予以记述。

七、计量数量：根据国家语言文字工作委员会等单位1987年2月公布的《关于出版物上数字用法的试行规定》，统计数字采用阿拉伯数字；计量单位中古道及群运部分的人背畜驮采用华制，其余均为公制。

八、为区别历史和现代，在记述中，中华人民共和国成立之前称“建国前”；中华人民共和国成立之后称“建国后”；中华人民共和国简称“新中国”。为了节省文字，记述简结，阿坝藏族羌族自治州简称“阿坝州”或“本州”。

一九九〇年十一月三十日

阿坝藏族羌族自治州(以下简称“阿坝州”),地处高寒地区。境内群山丛峙,有闻名的鹧鸪山,巴郎山,丫口山,夹金山等。东南峰峦迭障,河谷深切,沟壑纵横;西北为广袤的大草原,地势平坦,构成了整个自治州由西北向东南倾斜的地势。全州最低海拔3000余米,最高海拔5600余米,平均海拔在3000米以上。

州内河流,湖泊较多,是长江、黄河两大水系的分水岭地带。境内河流密布,溪沟纵横,河流水势湍急,难以行船。地质构造和地形也较复杂,多种岩层互相交错。东南部位于龙门山脉断裂活动带,东北位于郎不寺断裂活动带,地震频繁,泥石流较多。给道路修筑和维修造成了很大困难。

阿坝地区古道有着悠久历史。公元前277年,蜀郡太守李冰考察岷江水情,整治过岷江道;公元前30年前后,东汉光武帝为行政之需,拓岷江道为官道。公元前九世纪,岷江流域之蜀,羌人氏为解决岷江两岸交通,发明了“溜索”后又在此基础上创造性地改为“索桥”。但是,由于政治和经济的历史原因,阿坝地区交通发展十分缓慢。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力车道都没有,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,1951年,调集了大批军、民工开始修筑阿坝地区第一条公路——成阿公路;以后,陆续修建了龙郎、威风、刷马、可壤等公路。到1958年全州已建成公路1596公里,全州有机动车210辆,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,

阿坝藏族羌族自治州(以下简称“阿坝州”),地处高寒地区。境内群山丛峙,有闻名的鹧鸪山,巴郎山,丫口山,夹金山等。东南峰峦迭障,河谷深切,沟壑纵横;西北为广袤的大草原,地势平坦,构成了整个自治州由西北向东南倾斜的地势。全州最低海拔3000余米,最高海拔5600余米,平均海拔在3000米以上。

州内河流,湖泊较多,是长江、黄河两大水系的分水岭地带。境内河流密布,溪沟纵横,河流水势湍急,难以行船。地质构造和地形也较复杂,多种岩层互相交错。东南部位于龙门山脉断裂活动带,东北位于郎不寺断裂活动带,地震频繁,泥石流较多。给道路修筑和维修造成了很大困难。

阿坝地区古道有着悠久历史。公元前277年,蜀郡太守李冰考察岷江水情,整治过岷江道;公元前30年前后,东汉光武帝为行政之需,拓岷江道为官道。公元前九世纪,岷江流域之蜀,羌人氏为解决岷江两岸交通,发明了“溜索”后又在此基础上创造性地改为“索桥”。但是,由于政治和经济的历史原因,阿坝地区交通发展十分缓慢。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力车道都没有,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,1951年,调集了大批军、民工开始修筑阿坝地区第一条公路——成阿公路;以后,陆续修建了龙郎、威风、刷马、可壤等公路。到1958年全州已建成公路1596公里,全州有机动车210辆,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也通了车，全州公路发展到2491公里；各种机动车369辆；完成货运量26117万吨，客运量21.7万人次。

1978年，全州有公路4323公里，机动车1627辆，党的十一届三中全会以后，随着改革开放的深入，交通战略地位不断提高，阿坝州交通事业得到迅速发展。到1999年底止，全州共有公路4885公里，有公路桥梁14086米/670座；全州区区通公路，在223个乡中已有96%的乡通了公路。有各种民用汽车5694辆，其中交通运输专业764辆，基本满足了全州经济发展和城乡人民生产生活的需要。

建国40年来，阿坝州交通事业取得了显著成绩，经历了曲折道路。实践证明：发展交通事业，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，交通事业的发展又受到经济发展的制约。要改变阿坝州落后的经济状况，就应大力发展交通事业。

阿坝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，建立了苏维埃政权，播下了革命火种。现在，有名中内外的“九寨沟”风光、“黄龙”景观，正吸引着千千万万的中外游客。大力发展交通事业已成为全州各族人民的共同愿望，引起了各级部门的极大重视。目前，虽然阿坝的交通事业较内地落后，道路交通设施较差，抗御自然灾害的能力弱，交通工作仍然是全州经济工作的一个薄弱环节，但是，随着阿坝州经济的发展，交通事业也必将得到进一步的迅速发展。

# 《阿坝州志·交通运输志》

## 目 录

前言、凡例、概述、篇目

1—13

### 第一篇

#### 线路设施

#### 第一章 古道

##### 第一节 主要线路

1—14……34

- 一、松潘经茂县至灌县道
- 二、靖化经懋功、卧龙关至灌县道
- 三、威州经杂谷脑至阿坝道
- 四、刷经寺经芦花、茂县至北川道
- 五、松潘经南坪至平武道
- 六、松潘经小河至平武道
- 七、松潘经毛尔盖至阿坝道
- 八、马塘经金川至丹巴道
- 九、芦花经米亚罗至懋功道
- 十、懋功至雅安道

# 《阿坝州志·交通运输志》

## 目 录

前言、凡例、概述、篇目

1-13

### 第一篇

#### 线路设施

#### 第一章 古道

##### 第一节 主要线路

1-14……34

- 一、松潘经茂县至灌县道
- 二、靖化经懋功、卧龙关至灌县道
- 三、威州经杂谷脑至阿坝道
- 四、刷经寺经芦花、茂县至北川道
- 五、松潘经南坪至平武道
- 六、松潘经小河至平武道
- 七、松潘经毛尔盖至阿坝道
- 八、马塘经金川至丹巴道
- 九、芦花经米亚罗至懋功道
- 十、懋功至雅安道

第二章	公路	1—34……38
第一节	国道	1—39……49
一、	213国道公路(漩口至郎木寺段)	
二、	317国道公路(映秀至三叉沟段)	
	第二节 省道	1—49……61
一、	南坪公路州境段(21—205线)	
二、	汶南公路(21—208线)	
三、	若松公路(21—209线)	
四、	红石公路州境段(21—211线)	
五、	江阿公路州境段(21—302线)	
六、	刷铸公路州境段(21—303线)	
	第三节 县道	1—62……75
一、	卓小公路	
二、	松平公路州境段	
三、	阿壤公路	
四、	渔镇公路	
五、	巍茂公路	
六、	麦万公路	
七、	南文公路州境段	

第四节 区乡道、专用道

1—76……92

- 一、区乡公路
- 二、林区公路
- 三、九寨沟旅游公路
- 四、矿区公路
- 五、机耕道

第五节 重大自然灾害

1—82……91

- 一、成阿公路危关、望乡台塌方
- 二、成阿公路162公里处塌方
- 三、成阿公路188、19.9公里处水毁
- 四、汶南公路较场段水毁
- 五、汶南公路威茂段病害工程

第六节 公路养护

1—91……121

一、专业养护

<一>四川省阿坝公路养护总段

<二>县养路队

二、群众养护

<一>中小路卧龙特区段

<二>小丹路州境段

<三> 区乡路

三、机具管理

<一> 管理

<二> 维修

四、路政管理及公路绿化

<一> 路政管理

<二> 公路绿化

第七节 公路测量

1-122.....123

第三章 桥梁、渡口

1-123.....125

第一节 悬索桥

1-125.....136

一、溜索

二、人行索桥(包括主要索桥的介绍)

三、公路吊桥(包括主要吊桥的介绍)

第二节 木桥

1-136.....139

一、人行木桥

二、公路木桥

第三节 石拱桥	1—140.....143
一、人行石拱桥	
二、公路石拱桥	
第四节 钢筋混凝土桥	1—143.....153
一、白河大桥	
二、茂县两河口大桥	
三、茂县大桥	
四、木足渡桥	
五、若尔盖黑河大桥	
六、小金新桥	
七、核桃坪桥	
八、金川曾达大桥	
附录：全州公路桥统计表	
第五节 渡口	1—154.....158
一、人行渡	
二、汽车渡	
第四章 航空	1—159.....161
第一节 漳腊机场	
第二节 九寨沟机场	

## 第二篇 运 输

### 第一章 人畜力(车)

- 第一节 人畜力 2—1..... 7
- 第二节 人畜力车 2—7..... 13

### 第二章 农 机

- 第一节 机 车 2—14..... 15
- 第二节 运 量 2—15

### 第三章 汽 车

- 第一节 汽车运输发展 2—15..... 23
- 第二节 货 运 2—24..... 32
- 第三节 客 运 2—33..... 39

### 第四章 机动车修理

- 第一节 专业修理 2—40..... 41
- 第二节 运输企业修理 2—42..... 59

### 第五章 水 运

## 第三篇 管 理

### 第一章 机 构

- 第一节 阿坝藏族自治州交通局 3—1 ..... 6
- 第二节 阿坝藏族自治州交通运输管理总站 3—7... 9
- 第三节 阿坝州交通监理处 3—10 ..... 11
- 第四节 临时机构
- 一、汽车运输 3—12 ..... 13
- 二、交通安全 3—13 ..... 14
- 三、公路建设

### 第二章 运政管理

#### 第一节 货运市场

- 一、群众运输 3—15 ..... 33
- 二、机动车运输 3—33 ..... 42

#### 第二节 客运市场

- 一、运输市场 3—42 ..... 43
- 二、客运价格 3—43 ..... 46

#### 第三节 搬运装卸市场

- 一、市场管理 3—47
- 二、搬运装卸价 3—47... 58

#### 第四节 汽车维修市场

3—59

1—12