

四川省什邡县

交通局誌



# 四川省什邡县交通局志

（内部资料）

什邡县交通局志编纂领导小组编

一九八四年十月

## 局志编纂领导小组

杨作良            陈长江            张兴嘉

朱和国            赖从廉            陈久晚

李毅斌

局志主编：杨作良            陈长江

局志顾问：刘 健

责任编辑：陈长江

主要执笔：李德全

资料整理：吴和成

审查校核：杨作良            刘 健

资料采集：邓天文            沈中杰

绘 图：陈长江            吴和成

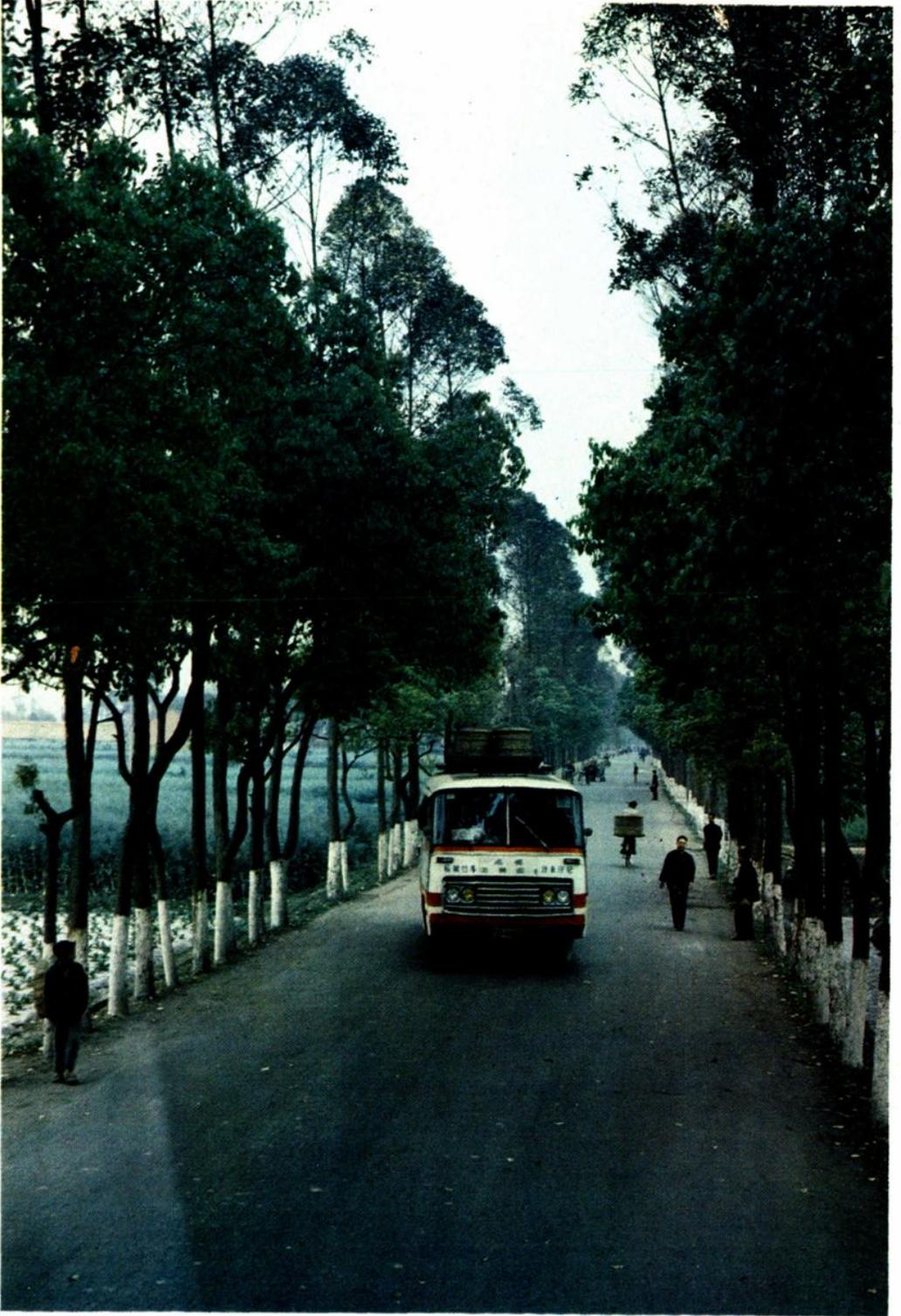
摄 影：陈长江            李德全

校 对：王德云

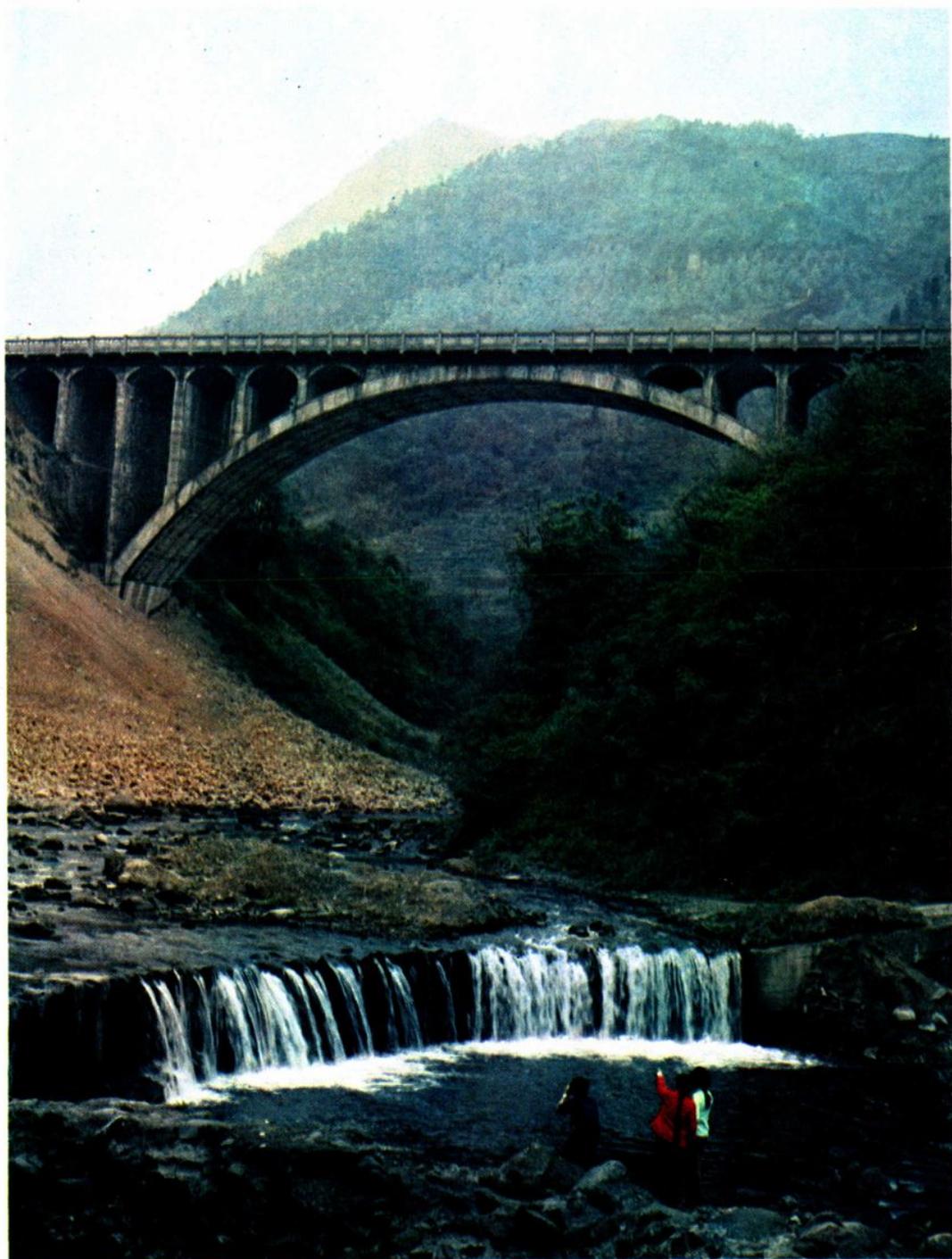
打 字：周 静

编写组成员：杨作良            陈长江

李德全            吴和成



公路新貌



红东大桥雄姿

# 什邡县县志编辑委员会

## 部门志验收凭证

编号：104

编写单位	<b>什邡县交通局</b>	小志编写起止时间	
全称		起 稿	完 稿
		1981年9月1日	83年10月7日
<p>全志共有：_____编__2__篇__16__章__37__节_____目。</p> <p style="text-align: center;">约__11__万字：          总共_____202_____页。</p> <p style="text-align: center;">照片__38__张          地图__11__幅  表格__98__张</p>			
县编委参加 验收人	<p><b>曾昭柱  戴方谷</b></p>		
县编委 审批意见	<p><b>同意：</b></p> <p style="text-align: right;"><b>谭昆儒发证</b></p> <p style="text-align: right;">1984年3月29日</p>		
<p><b>验收时间：一九八四年三月二十九日</b></p>			

# 序 言

《什邡县交通局志》记述了什邡县交通运输部门的历史和现状，为本部门的“资治”。将是我县交通运输事业未来建设与管理的重要参考依据。局志反映了在党的领导下，我县交通运输部门的成就和先进业绩，亦是宣传社会主义物质文明和精神文明，培养和教育新一代，继承和发扬光荣的历史传统真实生动的教材。同时，通过局志的编写，利于总结经验，鉴古明今，尤利于培养干部专业化、知识化。另外，本志亦将为新修“什邡县志”，广泛地汇集基础资料。

党中央十一届六中全会提出要整理和研究党史、国史和世界史。省委于一九八一年专门发了70号文件，反复强调史志工作的意义价值，……必须采取措施抢救交通史。地、县党委和政府也相继指示编写部门志。为此于一九八一年九月一日，什邡县交通局成立了局志编辑委员会，主编由局长杨作良、工程师陈长江担任。交管站站长刘健为顾问。李德全、吴和成执笔。

编写局志是一项全新而严肃的工作。本编委会在地交局史志编写领导小组和什邡县志编辑委员会的领导关怀下，在交运系统各部门、各基层单位的干部、技术人员和职工的配合支持下，以及其他单位的大力协助下，以马列主义、毛泽东思想作指导，坚持历史唯物主义和辩证唯物主义的观点，本着实事求是的原则，“详今略古，详近略远”，全面而系统地总结本部门历史和现状的正反经验。不为亲者讳，不为尊者讳，不虚报浮夸，坚持真理，忠于史实，秉笔直书，力求把局志写成思想性、科学性、资料性密切结合的统一体。从一九八二年二月四日编辑人员正式汇聚，于五月初编纂出局志初稿。经地交局史志组、县志办、交通局领导专门组织有关人员详细审核、讨论，提出意见之后，编委会即进行第二稿编写。七月底第二稿复出后，又经有关人员审核讨论，提出修改意见，编辑人员再次外出采收资料，并紧接着编写第三稿，直至八月二十日完成。经局领导审阅之后，并呈送给县志办验收后定的稿。由于我们文化、理论、政策水平均低，业务知识不高，因而撰写中错误缺点在所难免，望各方指教并盼后来修志者增补充实。

四川省什邡县交通局志编委会

一九八二年八月二十一日

# 凡 例

本志共二篇，除卷首，正文有十六章，有的章分节，有的章未分节，卷末有后记。全志内容除力求反映1911年至1981年什邡县交通运输全貌而外，重点突出了公路、桥梁、运输工具和运输生产方面的情况。为便利读者查阅，特对本志作如下说明：

一、本志一般篇目的上限，原则上定在公元1911年的辛亥革命，但有的篇章根据具体情况有上下浮动。下限一般定在一九八一年。

二、本志体裁以记、志、传、图、表、录等体为框架，根据史料分别撰写。

三、全志一律采用语体文，记述体，标点符号按照《新华字典》附载为准。

四、凡引文皆注明出处，且忠实原文，不予删舍。

五、对各时期政权，按一般习惯称呼，未加政治性的定语。

六、历史纪年，按当时通用习惯用法，并在括弧中注明公元。

七、地名书写一般根据行文的需要而定，在记述历史沿革中虽用的古地名，但均在括弧中注明今地名（以《什邡县地名录》为准）。

八、对记事中涉及在世人，皆直书其名，未加虚衔和褒贬之词。

九、本志所有照片、图片、表格皆随文附入，以便参阅。

十、第一篇第五章水运，正文中主要是解放前的内容。但解放以后的内容极其少，为便于叙述，故用竖写手法，予以介绍。

第二篇，主要是解放以后我县的道路、桥梁情况，基本上用的横写手法，但在“广木公路”和桥梁专述中，因列有解放以前的材料，以作前后对照，故这两章采用竖写手法。对几座较有代表性的桥梁作了专门介绍，其余桥涵皆收入一览表内。

# 概 述

本志记载我县交通事业的起源、变迁和发展壮大，以其发展变化的史实，印证与社会发展的紧密关系。

什邡县位于川西平原北部边缘，北以九顶山、狮子山与茂汶羌族自治县为界，东隔石亭江与绵竹县相望，南与广汉县接壤，西与彭县毗连。地理座标东径 $103^{\circ}45'$ — $104^{\circ}16'$ 与北纬 $31^{\circ}00'$ — $31^{\circ}37'$ 之间。县境狭长（南北长，东西窄）。面积863.77平方公里。分山区、坝区、丘陵和河滩地。山丘面积约占57.5%。全县共辖1个区，1个区级镇，2个社级镇，19个公社，253个大队，1753个生产队。一九七九年底有人口37.1万人，比一九四九年增长56.7%。其中农业人口32.3万人，比一九四九年增长71.8%。人口密度平均每平方公里424人（其中山区106人，坝区780人）。主要为汉族，另有少量回族。县人民政府驻地方亭镇，位于成都东北63公里处，地理座标东径 $104^{\circ}10'$ ，北纬 $31^{\circ}07'$ ，海拔521米。古老的什邡县已具二千余年历史，是“天府之国”的一部份，山青水秀，人杰物丰。境内河渠纵横，水网密布。山里有长河、平水河、头道金河、二道金河，汇聚为石亭江水奔腾流出（即古之雒水），从县东约二十里经广汉汇入赵镇沱江。坝内有大寨渠，红岩支渠，人民渠，鸭子河以及小石河，还有许多大小河沟，支斗龙渠，纵横交错，灌溉肥田沃土，因此，桥梁涵洞也非常多。昔有著名的仙缘桥、三圣桥与铁索桥，而现在的马井大桥、隐丰大桥和红东大桥更是“长虹卧波”。陆路交通有广木铁路和“广木公路”贯穿南北，把矿山和平原勾通。全县农村公路网享有盛名，与公路绿化一样成绩显著驰誉全川。公路运输首先试制成功柴油机动三轮车，实现短途运输机械化位居省内第一。

但是，解放前，在漫长的封建和半封建社会里，自然经济在各个时期之不断发展，促使人民出钱出力筑路修桥，维持十分艰难之交通，以适应社会的发展。在坝区无论路、桥皆破烂简陋，晴通雨阻；在山乡更是小径狭路，曲窄崎岖，交通运输工具也极其原始落后；搬运装卸劳动强度大，运效低，收入微薄，工人营生艰难，生活困苦。

解放之后，在中国共产党和人民政府的英明领导下，随着社会主义革命和建设日新月异的飞跃发展，我县交通运输事业，历经三十余年发展变化，尤其是胜利实现了县委、县政府制定的“农村公路建设十年规划”，取得了巨大成绩，旧貌新颜、气象万千；当年的烂泥巴小路变成宽阔平坦、绿树成荫的黑色路面，昔日行旅裹脚、望河兴叹的古渡口，建成永久坚固的新型桥梁。慢悠悠的牛马车运输队，经过向柴三轮过渡，实现短途运输机械化，进而发展成为汽车运输。过去用肩膀拉车的工人放下绊绳当上了驾驶员，坐进了驾驶室。公共汽车穿流不息，昼夜奔驰接送四方旅客。汽车、大拖拉机可以通到各个社队。交运事业在党的十一届三中全会以来，精神愈加焕发，气势愈加豪迈，步子迈得愈大了，全系统上下齐心，千群一致，决心为早日实现社会主义“四化”作出更大贡献，夺取更大胜利。

这些成就的取得是来之不易的。除了党的各项方针政策英明伟大之外，是同县局领导、干部、技术人员，花费了大量的精力和心血是密切相连，也是与各级基层干部、工人、民工共同奋斗、共同努力所分不开的。如果没有“十年内乱”的干扰，应该说远不止于这些成就，值此昌明盛世，特一一纂之为志。同时，值此机会，特向建国三十二年来在我县交通运输事业中作出努力、并献出宝贵生命的干部、工人、民工致以沉痛哀悼，并表示深切的怀念。

# 什邡县交通局局志目录

序言	
编委会成员	
目录	1
凡例	5
概述	6
<b>第一篇 解放以前的交通状况</b>	
<b>第一章 交通行政管理机构简述</b>	1
第一节 民国以前	1
第二节 民国时期	1
<b>第二章 什邡的古道</b>	1
第一节 古道的形成简说	1
第二节 古道干线——褒斜道	2
第三节 古道支线	2
一、什邡——新都	2
二、什邡湔底——文镇	2
第四节 其它古道	2
一、什汉道	2
二、什安路	3
三、高景关——荃华山道	3
附：嘉庆17年疆域地輿图、荃华山古道图	
一九二九年什邡交通图	
<b>第三章 古桥梁</b>	3
第一节 索桥	3
一、独索桥	3
二、多索桥	4
第二节 木梁桥	4
第三节 石梁桥	5
第四节 石拱桥	5
附：古桥变迁一览表	8
第五节 古人对桥梁的兴建和养护	16
<b>第四章 陆运</b>	17
第一节 运输工具及生产概况	17

一、	鸡公车	17
二、	轿子、滑竿	18
附：	肩輿工人的报路对话	19
1.	关于道路情况的报路对话	20
2.	关于遇见各种事物的报路对话	22
3.	关于操作技术和鼓舞情绪的报路对话	24
三、	人力黄包车	25
四、	板架车	25
五、	汽车	26
第二节	运输工人的悲惨生活	27
第五章	水运	28
第一节	渡口 船只	28
第二节	放筏 漂木	29
第二篇	解放以后交通事业的发展	
第一章	管理机构	31
第一节	交通局	31
一、	建置沿革	31
二、	机关建制	31
附：	一九八一年交通局机关工作人员名单	31
附：	解放后什邡县交通管理机构一览表	32
三、	交通局党团组织	33
第二节	交管站	33
第三节	监理站	33
第二章	生产单位	34
第一节	县养路段	34
第二节	县汽车队	34
第三节	县运输公司	36
第四节	客运站	37
第五节	县运输社	37
第六节	其它组织	38
一、	交通学会	38
二、	属社队企业局领导的专业运输社简介	38
1.	云西运输社	38
2.	马井运输社	38
3.	洛水运输社	38
附表：		39
第三章	道桥建设	49
概况		49
第一节	公路	50

一、	省道——广木公路	50
二、	县社道路	51
1.	平坝区公路建设	51
2.	山区公路建设	53
	(一)山区省道	55
	(二)山区县道	55
	(三)山区专用路	55
	(四)山区社道	56
第二节	县社公路的勘测设计	56
附:	历年测设公路情况一览表	58
第三节	黑色路面	59
第四节	公路绿化	60
1.	什邡县公路历年技术状况变化一览表	63
2.	什邡县县社专用公路技术状况表	69
3.	路桥涵资料调查情况统计表	77
4.	一九七九年什邡县公路普查情况简明表	110
5.	什邡县各时期道路水系图	
第五节	桥梁	113
一、	古仙缘桥	113
二、	马井人民大桥	114
三、	洞仙桥	116
四、	隐峰大桥	117
五、	红东大桥	117
六、	云峰桥	117
七、	三圣桥	117
八、	金华铁索桥	119
第六节	铁路——广木铁路	119
附:	县内桥梁一览表	120
第四章	运输生产	121
第一节	人畜力车运输	121
第二节	短途运输机械化	123
一、	柴油机动三轮车	123
二、	淘汰人畜力车	124
第三节	集体运输企业的发展	125
第四节	汽车运输	125
一、	货运	125
二、	客运	126
第五节	装卸生产	127
附表	县内各单位机动车车辆情况表	128

	县内各单位机动车运量登记表.....	141
附	专业装卸作业量一览表.....	146
第五章	交通运输管理.....	146
第一节	运输管理.....	146
第二节	运价管理.....	149
第三节	技术管理.....	151
第六章	支农运输.....	153
第七章	交通安全管理.....	153
第一节	交通监理.....	153
第二节	路政管理.....	155
第三节	一九八一年交通系统安全检查概况.....	157
第八章	历年重大交通安全事故.....	158
第一节	板架车事故.....	158
第二节	三轮车和汽车车祸.....	159
第三节	交通局系统外重大事故.....	160
第四节	其它安全事故.....	161
附:	历年全县交通事故统计表.....	162
第九章	解放后什邡县交通系统编年记事.....	163
第十章	集体和个人受奖情况.....	167
第十一章	文存.....	168
	编后记.....	171

第 一 篇

解 放 以 前 的 交 通 状 况

JIE FANG YI QIAN DE JIAO TONG ZHUANG KUANG

## 第一章 交通行政管理机构简述

### 第一节 民国以前

考先秦至清末历代之县级政府，皆无专司交通运输的机构。县级官员，不过执掌政令、粮马征税、户籍巡捕等职事。有的朝代县内设有“工房”，不过管理河道水利，城镇建设而已。至于负责道路、桥梁的建设，尚无历史考据。而县内道路、桥梁事实上都是民众募捐集资拓建的。

### 第二节 民国时期

清末民初，县政府曾设“劝业道”管理实业（包括路、桥建设）。民国八年（1919年）成立“实业所”，4月1日发出第一号公函称：四川省长官公署委任命令第134号载“各县地方应设实业所，整理各行实业，任命吕培基为什邡县实业所所长”。民国十七年（1928年）改为“实业局”。由国民革命军第二十九军第一路三混成旅旅长王赞绪委任严永吉为局长。民国20年，由该军军长田颂尧任命柳季良为局长。民国29年实行新县制，局改科，道路桥梁由建设科管理。第一任科长赵传弟（1941年—1946年），第二任科长李君实（1947—1949年）。有主办科员一人，计量员一人，记事一人。

## 第二章 什邡的古道

### 第一节 古道的形成

古道，是古人传车驿马通行而开辟的交通大道，又称鸟道、孔道、官道。在秦并巴、蜀前，什邡县属古代蜀地范围。古蜀，在蜀王杜宇时代，约于春秋战国中期（公元前600年左右），其活动疆域甚为广阔。据《华阳国志》所载，称蜀望帝杜宇“自以功德高诸王，乃以褒斜为前门，熊耳、灵关为后户，玉垒、峨眉为城廓，江、潜、绵、洛水为池泽，以汶山为畜牧，南中为园苑”，而交通也十分发达。据《史记·货殖列传》的记载：“巴、蜀南御滇姜、夔僮。西近邛笮，笮马，旄牛，然四塞栈道千里。无所不通，唯褒斜绝其口”。当时古蜀开辟的对外交通大道有（以成都为中心）：北有褒斜道；西有灵关道；西北有梁雍鸟道；西南有南夷道。此外还有许多与上述几条大道相连接的交通支线。从古蜀开通褒斜道起，至公元二十世纪二十年代，开始修建公路时止，约有三千余年的历程，四川省包括什邡县在内的省内外陆地运输，全靠古道来维持交通。但是，以上这些道路，在当时很不完善，

也不稳定。还经过历代多次拓展整修，才成为今人所见的古道形象。迄今（公元1981年）。什邡县的主要干支古道，均为民国末期和解放以来先后修筑的公路所代替。

## 第二节 古道干线——褒斜道

褒斜道，创自古蜀。是古蜀通往中原的重要对外交通大道，也是古蜀北疆地域来往于成都的通道。早在公元前1100年，古蜀参加武王伐纣，以及七百多年后（公元316年），秦派兵灭蜀时，都是通过这条古道的，被民国16年（公元1927年）修建的川陕公路所代替。原褒斜路自成都起，经三河场至新都县，再经唐家寺至雒县（今广汉），再经高骈铺至什邡县，再经洛水（永兴）渡石亭江至绵竹（今德阳黄许镇）经绵阳直至陕西省汉中盆地。此路经过我县境长24公里。

## 第三节 古道支线

古道支线把古道干线与重要城镇衔接起来。什邡县通过两条主要古道支线与许多重要城镇相连。汉高祖六年（公元前201年）置广汉郡于乘乡（今赵镇东）。时辖什邡、广汉、新都三县。

一、什邡——新都，从什邡起，经马脚井、义和场、蒙阳场、三邑场、军屯场至新都县，共65里。即今的什邡——马井、新都——军屯、义和场——蒙阳、蒙阳——军屯四条公路的前身。相传东汉建安十九年（公元214年）夏刘备沿褒斜道至绵竹，到什邡后就走的这条支线经什邡的马脚井、彭县的义和、蒙阳、三邑、军屯、新都直抵成都。民间传说刘备经过什邡县城西门外五里一渠，遗失金带，急求不可得，里人见金带化龙乘流而去，故此渠上之桥名曰“金带桥”。民国初年，什马路是一条泥巴路仅一至二米宽，能通鸡公车。抗战时期，为运输军粮，曾对此路整修，国民党马井乡政府奉县府训令于民国三十一年十一月三日成立筑路委员会，按田亩摊派款项，调民工进行维修，能通板车，不通汽车。解放后逐年修缮，一九五八年修成简易公路，一九七四年彻底改建，一九七六年铺成黑色路面，一九八二年间经温江地区交通局批准马井至蒙阳为县道。现在绿树成荫、道路平坦、车水马龙，为县道中之主要干线。

### 二、什邡湔底——文镇

自什邡湔底起越太子城至文镇（今汶川县境）公元前310年，秦武王设湔底道于今什邡县湔底场。这条公路就是当时汶山地区与湔底道间政务往来的通道。即今的什邡两路口至湔底公路的前身。

## 第四节 其它古道

### 一、什汉道

什邡至广汉的交通孔道，是古褒斜道之一段。什邡经龙桥、高骈、到广汉城关。民国十八年《重修什邡县志》载，什汉路荆棘横生、行旅裹脚，皆视为畏途。清时设高骈铺、龙桥

