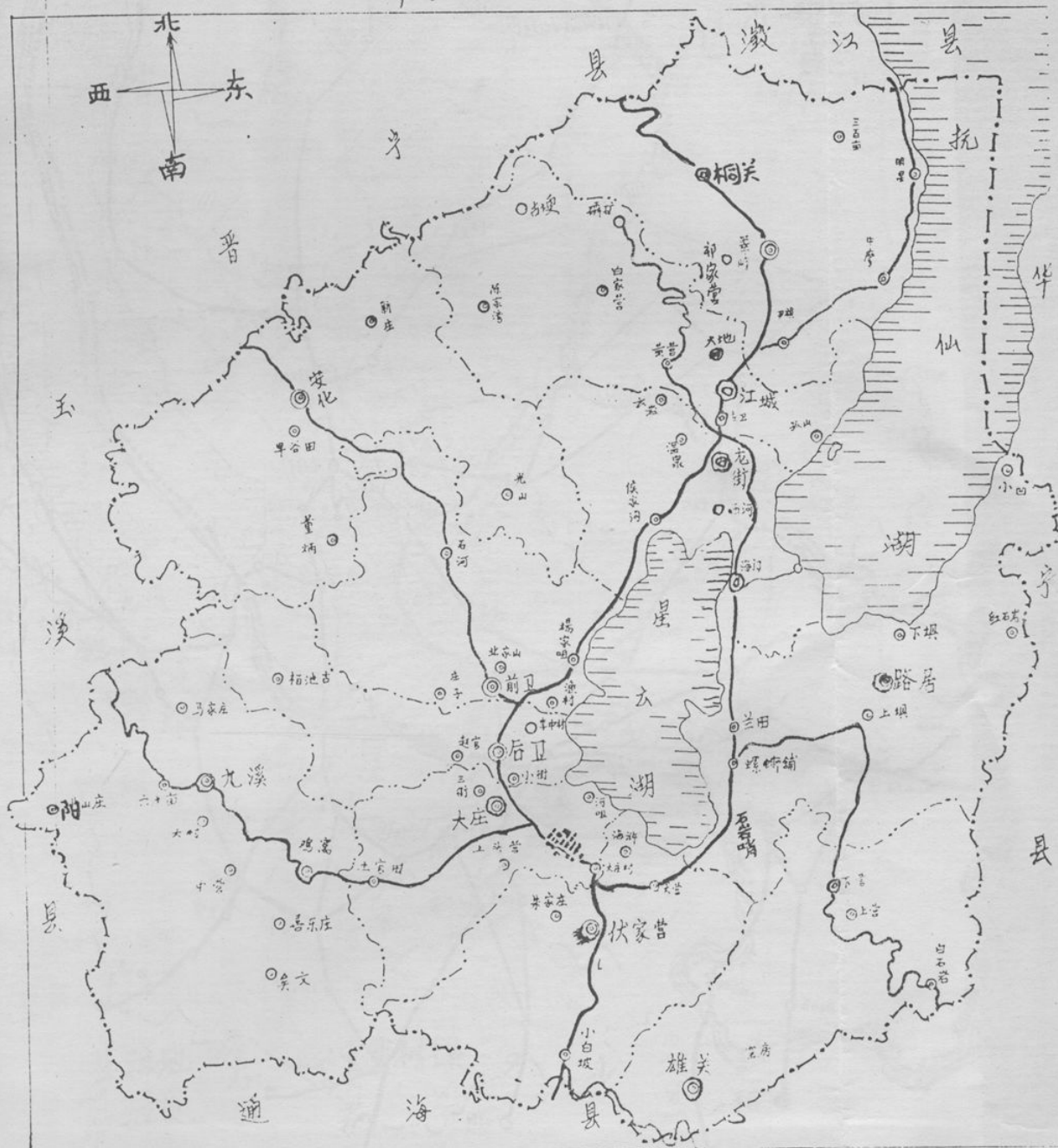


江川县交通志

江川县《交通志》编纂小组

江川县行政图



根据1966年江川县人民委员会编制的江川行政图编制

1:20万

图

例

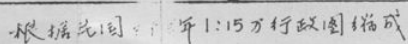
县界 ————
区界 ————
公路 ————

县驻地 ①
区驻地 ②
乡驻地 ③

交通志编纂办公室 张济绘

文商姐晓东审

许乔生校对



绘制: 张济 审核: 黄泽彬 马永禄 张绍文 杨文直

步、鎮班地

溪坑

县界
(1950年)

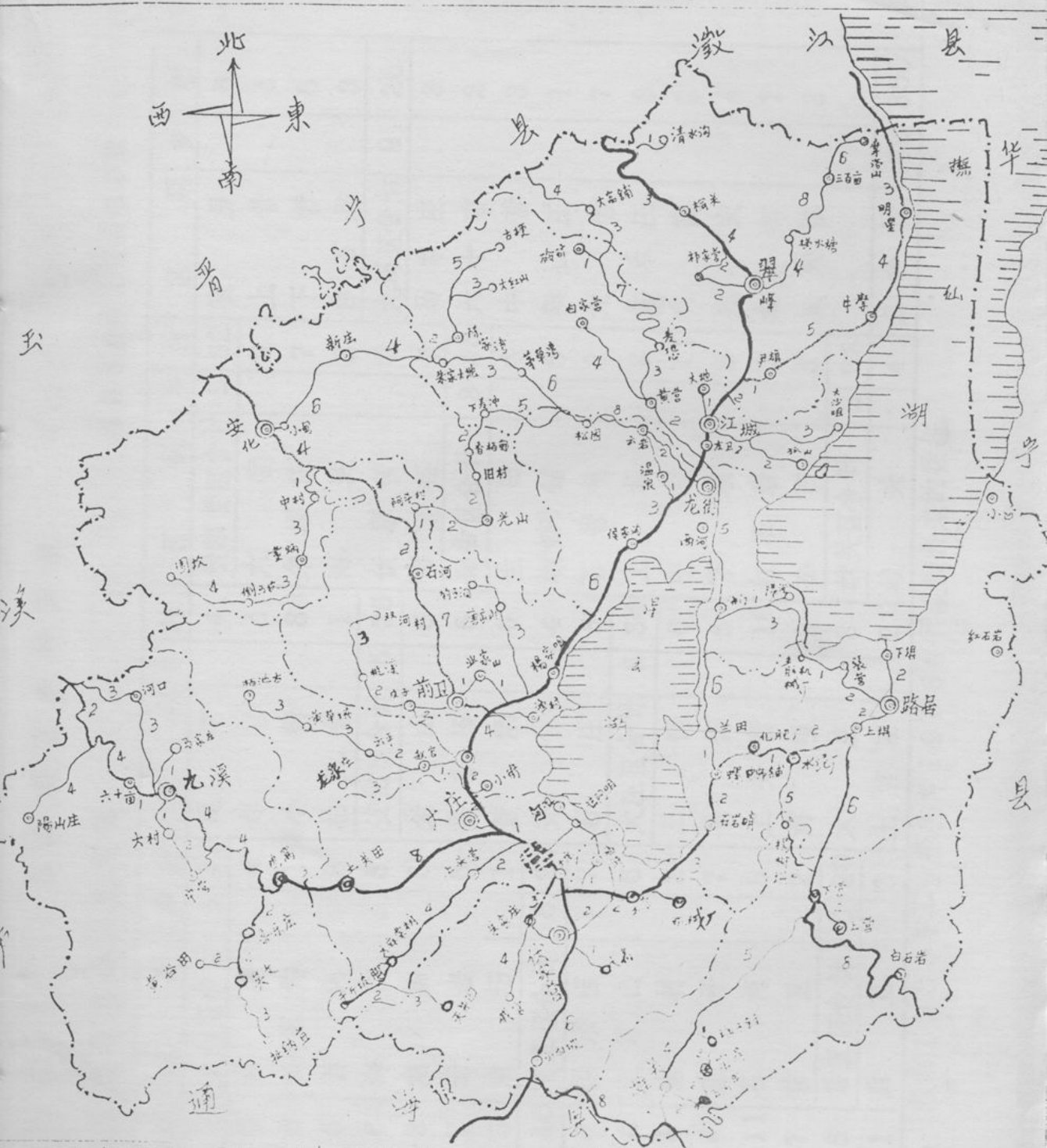
以界
C.950-1485
乡镇界

驛追

大道

比例 | 1 : 20万

江川县公路交通示意图



根据1966年江川县人民委员会编制的江川行政图编制

1:20万

图

例

县驻地

应驻地

仰驻地

重要村镇

县界

区界

省道

县道

乡道

交通志编纂办公室张 济绘 工交局姬晓东审定 许桥生校对

江川县区乡村简表

江川县工业交通志办公室复制

1985年12月30日

区 别	乡 村	区 别	乡 村	区 别	乡 村	区 别	乡 村	区 别	乡 村
翠峰区合计	7 38	龙街区合计	6 37	周 官	4	伏家营区合计	5 32	密 房	6
翠 峰	6	温 泉	4	赵 官	4	大 营	9	上 营	4
三 百 亩	5	侯 家 沟	13	小 街	8	朱 家 庄	7	下 营	6
明 星	6	西 河	8	柏 池 骨	1	海 泔	5	白 石 岩	3
牛 摩	6	海 门	3	安化区合计	5 25	伏 家 营	4	九溪区合计	9 26
桐 关	3	龙 街	3	光 山	5	雨 西 摆	7	马 家 庄	3
祁 家 营	7	云 岩	6	早 谷 田	5	路居区合计	8 43	六 十 亩	2
尹 旗	5	农 场	1	董 炳	6	兰 田	3	中 营	3
江城区合计	7 40	前卫区合计	6 29	安 化	4	螺 蛳 铺	5	阳 山 庄	1
孤 山	5	杨 家 咀	7	新 庄	5	石 岩 哨	3	大 营	7
左 卫	4	业 家 山	6	大庄区合计	6 34	上 坝	8	喜 乐 庄	3
大 地	4	渔 村	2	三 街	6	中 坝	11	鸡 窝	2
黄 营	4	庄 子	7	早 街	6	下 坝	5	矣 文	4
白 家 营	11	石 河	5	上 头 营	10	红 石 岩	5	大 关 镇	1
陈 家 湾	7	前 卫	2	河 咀	2	小 凹	3	雄 关 区 合 计	5 23
江 城 场	5	后 卫 区 合 计	5 20	大 庄	8	雄 关 区 合 计	5 23	雄 关	4
农 场	1	后 卫	3	土 官 田	2	雄 关	4	总 合 计	69 350

备 注：根据1983年工业普查和1966年行政图得来的数据。

序 一

交通运输是国民经济的先行和纽带，古往今来，交通运输的发展，无不与政治、军事、经济、文化的兴衰，息息相关。

我是江川人，又在江川县主管工业交通二十余年，对江川的交通有着深切的感情，对江川交通的发展变化有一定的了解。

江川县具有悠久的历史，早在“新人时代”，我们的祖先就开始在这块肥沃的土地上繁衍生息，由于历代落后的生产关系，限制了生产力的发展，在一九四九年以前若干岁月里，江川交通运输事业发展十分缓慢。

新中国成立后的三十余年间，在中国共产党的领导下，江川人民艰苦奋斗，从无到有，在不长的时间里，建成四通八达的交通网，特别是党的十一届三中全会以后，改革的浪潮澎湃向前，有力地推动了交通运输事业的发展，运输的内部结构日益复杂，这就需要相应的产生一些专门书籍，对她进行全面地、系统地、科学地总结，《江川交通志》此时脱颖而出，具有承先启后的重要作用。

《江川交通志》的付梓问世，填补了我县交通运输史籍的空白，虽然书中难免有疏漏不当之处，但总算简明扼要地反映了江川的交通运输史实，对于我们了解江川，认识江川，改造江川，因地制宜地拟订将来的建设规划具有借鉴作用。

值此届修纂的开卷志问世时，应约写序，盛情难却，以此短文，以示祝贺。

杨本善

序 二

交通运输事业关系着人类社会的盛衰兴亡。交通运输是人们日常生活中衣、食、住、行的四大要素之一。生产的扩大，贸易的发展，思想文化的传播和人类社会经济的增长，都离不开流通。它是人类社会活动中的脉络，是文明世界的柱石。没有交通运输的开拓和发展，人类社会的物质文明和精神文明都是无法想象的。千百年来实践证明，哪里的交通运输事业有发展，那里的政治、经济、文化就发达壮大。

如何正确地去了解，认识交通运输的历史发展和现状，全面地、科学地、系统地总结经验教训，努力去掌握它的规律和特点，使之更好地服务于国计民生，这就是我们现在所编写交通志的目的。

编史修志，势在必行，修志便是为了整理、继承历史文化遗产，上对祖宗负责，下给子孙造福的千秋大业。经过一年多的努力，《江川县交通运输志》问世了，这是广大工作人员共同努力的结晶，同时也是我们工交战线上的一件新喜事。我表示热烈的祝贺。

我是江川人，又分管全县的工业、交通，对本志书难免偏爱，然而客观的讲，《江川交通运输志》尽管还有不足之处，但是基本上坚持了辩证唯物主义和历史唯物主义，实事求是，并能用新的观点、新的方法、新的材料，较全面地、科学地、系统地记述了江川交通运输事业发展的历史和现状，反映了新中国成立三十多年江川交通运输的发展，特别是党的十一届三中全会以来的巨大变化，为江川交通运输事业的发展提供了历史借鉴和现实依据。

《江川交通运输志》的问世，填补了我县交通运输史籍的空白。

《江川交通运输志》的问世，将对江川交通事业的发展，政治、经济、文化等各方面的发展，以及社会主义现代化建设起着较大的资治、教化、存史、借鉴作用。

社会在发展，历史在前进。编纂地方志是千秋大业，是党的一项重要工作，《江川交通运输志》是这组建筑群中之一厦，以此届修纂的开卷志去作这所大厦的基石，让过去的努力不因时间的流逝而淹没，愿现在和将来的建设者们更加努力去为大厦增添光辉。

李绍辉

序 三

方志编写是我国的优良传统。以现行行政管理机构为座标收集编写各种专业、行业志，不仅是县志的组成部分，而且是造福子孙后代的大事，是现代化建设的需要，它对于发挥历史借鉴作用，对于社会主义精神文明和物质文明的建设具有极其重要的作用。

党的十一届三中全会以来，通过经济体制改革，使我们的生产及生产结构发生了很大的变化，开劈了社会主义经济的新纪元，解放和促进了生产力的发展，出现了有史以来最好的经济形势。盛世修纂《江川县交通运输志》，这是社会主义精神文明的有机组成部分，也是历史赋予我们的责任。

行业专志，不仅是“群众的新县志，群众自己编”的具体体现（因为它是县志编纂的基础）。同时它还具有总结本部门环境、资源、人事活动情况及介绍每一个历史时期的各种重大事件的产生、发展、演变情况。总结历史经验，以供施政参考的资治作用。因此我局于一九八五年七月一日正式成立编纂小组，进行本行业专志的编写工作。

为了全面、系统、科学地记述江川县交通战线的历史和现状，真实的展示本行业各个历史发展阶段的经验、教训，编写出具有思想性、科学性和资料性密切结合的部门“百科全书”。我们坚持以马列主义、毛泽东思想为指导，本着忠于历史，注重史德的原则，采取实事求是的科学态度，认真调查落实，任何一项资料决不轻信，都三方五次，反复核实，任何一条资料皆不轻弃，思之再三，当留尽留。所谓综万端于百篇，化无限为有限，集本行业之荟萃。

本着详今略古的原则，我们重在反映新的社会经济结构下的新规律。紧扣江川以烤烟生产为主体的经济生产。需要发达的交通以保证生产。从而促进公路运输的建设速度，公路运输的发达，促进了江川的经济、文化、技术、教育等诸方面的发展。反之，上述诸方面的发展又为修路提供了资金、技术、人才，在编写过程中，我们紧紧抓住这一主要矛盾，即地方特点，再穿插入后期的矿山生产、经济体制改革等与公路的关系；同时在追溯其源头、发展、变化过程中，找出行业特点，就从错综纷繁的联系中，找到头绪。

诚然我们局的第一本志书，虽然经多方努力仍有许多不足之处和疏漏，但它能较为全面、系统、科学地展示出我县工交系统历史、现状的丰富资料，有利于我们总结历史经验，从中找出隐藏的历史各阶段的秘密，使我们“前有所稽，后有所鉴”，能够在实际工作中，头脑清醒地扬长避短，发挥优势，实事求是地制订我们的发展方针和措施，有利于促进各项工作，为工业交通现代化贡献力量。

唐发荣

一九八七年三月一日

凡 例

一、《江川县交通运输志》，以下简称《交通志》，是在江川县人民政府工交局的领导和江川县志办公室的具体指导下编写的，它担负着为县志提供材料和本系统工作的同志阅读借鉴，因此在编写中，采用档案材料、口碑资料互相结合，综合印证，力求实事求是，去其糟粕，存其精华，对我县交通运输的兴衰变化尽量作出系统反映。

二、《交通志》本着详今略古，详近略远之旨，着重记述解放三十余年来江川交通战线的环境、资源、人事活动，适当追述一系历史发展的过程，以揭示现实状况中隐藏的历史秘密，供有关领导施政决策之参考。

三、为了便于记述，本志除概述、建置沿革外，均采用横排竖写的方法，全篇采用篇、章、节结构。下限断至1985年，极少数为保证纵写不断线，延至1986年6月。

四、在编纂过程中，为充分发挥资治、教化、存史的作用，适当收入部分图、表、照片，使之图文并茂，以增加可读性。

五、为了便于阅读，本书一律采用语体文，文字力求简炼。纪元一律采用公历，建国前采用习惯称谓，注明公元年分，并用语文体表述。地名以江川县民政局所编的《地名志》为准。

六、为了方便他人研究，本志设了一节文件辑存，收录了部分有关江川交通运输的文件、奖状原文、题词、碑文等。其文字、标点均照原文，未作改动。

七。文中部分提法（例如“半建勤”、“全建勤”等）和全省的提法不一致，但由于江川当年的一系列文件（或已成为当时人民群众的习惯称谓的），为保留历史原样，仍然照江川自己的提法书写，为照顾阅读只少部分加以注释。

大事记

古 滇 国	• 江川县土著已经从分散的原始群进入奴隶制社会，并能较熟练地制作和使用船进行水上运输。 • 青铜冶炼制陶业等手工业已接近中原发达地区。
汉	• 江川人民已经开始使用牛马进行运输，运用轿子运客，从自然运输进入工具运输阶段。 • 对外联系的道路已日益完善，经过江川的通海大道——关甸驿道、经海驿道已正式形成。 • 约公元前206年，西汉政权在江川设“俞元县”。
唐	• 中央政权在江川设置龙封驿以利交通，经江川、通海的驿道正式记入史册。 • 约公元前624年，唐王朝在江川置“峯县”，属西宁州，江川正式为一独立的行政实体。
宋	• 约937年，“江川”这一名称已开始出现，1094年更名“步雄部”，属河阳郡辖。 • 时金兵占领广大地区，南宋政权偏安杭州，为了加强和大理政权的联系，取得西南物资特别是商品战马的供给，在广西横山设买马提举司以司贸易，大理政权扩修了江川县路居与路南的古道。
元	• 约1253年步雄部为江川千户，属罗伽万户辖。 • 在江川设置“宁海马站”，江川马站，海门设急递铺，以保证交通畅通无阻，其强大的军马辎重运输将江川交通运输推向一个鼎盛阶段。

	* 约1277年更江川千户名为江川州，领双龙、江川两县，又于1284年废双龙县，降州为县，正式取名江川县，属澈江路。
明	* 洪武十九年（1386年），沐英、付友德平定杨苴之乱后，在关岭设巡检司，任江川县李实为巡检负责交通安全、文书往来，查奸究。 * 为加强交通管理，在交通沿线遍设堡哨分军守卫，江川境内计有关岭哨、澈清哨等八哨。 * 天顺四年，县长张君俊等捐款倡修，将关甸驿中的主要桥梁——海门桥改建为单孔石拱桥。 * 江川、华宁、通海三县军民数次上书，要求在甸苴关设置腰站，以免三县人民抬杠之苦，然数次会议，此案未成（此议于清雍正十一年（1733年），最后被驳回）。 * 崇祯七年（1634年）县城由龙街迁往江城。 * 丁亥年间，李定国部将冯双裕率部入江川，为了便于粮秣运输，主持修凿中河，作漕物资的运河，河宽一丈，长五里。
清	* 清康熙年（1662年）开始，陆续裁革所有驿站，将一切夫马扛抬之役，强加在当地人民头上，并在主要关隘派驻绿营兵，名为保卫交通，实为镇压、防范当地人民的反抗。 * 自嘉庆初年——咸丰年（1796——1851年）

清	约五十年间，路居梅竹村人杨文富先后募化，主持修建了“迎龙桥”等三座驿道桥。 * 咸丰元年（1859年）九月，岑毓英札谕江川县开官仓粮米供应，送至宁州之小山海边，以便转运军需。 * 同治十三年（1874年）岑毓英上奏请准在关岭、海门等主要交通要津增设铺塘，并指定由江阳宗调守分兵防汛。
1912年	* 结束满清统治，建立民国政府。
1919年 (民国七年)	江川县成立实业所主管交通邮电，第一任实业所长为赵官人袁权，办公地点在江城文昌宫，在此以前江川县尚未成立实业所，而由政府委任一实业员主管，江川县实业员为袁恒刚。
1924年 (民国十三年)	* 秦光弟主持疏浚隔河，对海门旧石桥进行修补，最后因疏浚河道，掏空桥墩，导致海门桥倒坍。
1927年 (民国十六年)	* 元月秦光弟召集激江、江川两县会商，决定由修挖海口而退出的两湖公田田租为经费，建造海门新桥，经省政府批准于元月正式开工。 * 12月撤销实业所，成立建设局以主管农、林建设，水利通路的工作。第一任建设局长是本县人周建勋。
1929年 (民国十八年)	* 云南省政府将公路建设作为一项重要建设项目，并分全省公路为四千道八分区，江川与外地联系的主要公路属第二分区、第三分区工程。
1930年 (民国十九年)	* 12月海门桥竣工通车。

1932年 (民国二十一年)	* 元月省公路局在潞江成立“呈、潞、川、玉公路路工处”，由何非任主任。 * 三月：何非主任率队由潞江出发，对潞川公路进行踏勘，最后选定路线为由潞江出发经干大河，龙王庙，立昌以进入江川明星而达江城。其路线与现在的潞川公路基本一致。 * 六月：路工处派出技术员对全线进行施工测量，同时测量了江华公路（江城到小街）、华通公路（现小义公路）、玉江公路，十二月测量定桩完毕。
1933年 (民国二十二年)	* 五月，省厅令各县出工修筑已经测量完毕的公路，江川县长熊从周文呈省建设厅，要求先修晋江公路，而潞江县执先修潞川之议，双方争执而导致潞川公路的修筑停工。
1934年 (民国二十三年)	* 十月，江川县动员二千余民工修筑江华公路（现晋江公路江城到小街一段19公里），到次年基本完成土路工程。
1935年 (民国二十四年)	* 江川县长周继福再次呈请重新恢复的省公路局批准着先修筑晋江公路。江川同时出动民工对关岭到界指牌一段公路进行扩修。
1938年 (民国二十七年)	* 三月，云南省公路局根据江川原县长熊从周及县长周继福的报告，派“昆新”段技术员对晋江公路近行踏勘，选定路线，接着又进行施工勘测，十月测量完毕。

	* 四月，江城人徐谦购进一台“双狮”牌自行车，这是江川县第一辆自行车，便后江城人黄泽霖、赵以松等又各自购买“红飞手”牌自行车，此为江川县最早的自行车。 * 五月，县长张懋图报请省建设厅批准潘永和辞职，任命陈恩光为建设局局长。 * 十二月，江川县组成“晋江公路办事处”，局长陈恩光亲自主持，聘请省公路局杨德宾为技术员，正式开工修筑晋江公路。
1939年 (民国二十八年)	* 九月，何汉县长报请省建设厅批准陈恩光辞职，报李迎吉为江川县建设局局长。 * 十二月，晋江公路江城——界指牌一段毛路修通。
1940年 (民国二十九年)	* 五月，江川县政府施行裁局并科，精兵简政，将建设局和教育局两局合并，改为第三科，科长由原教育局局长李先德担任。
1942年 (民国三十一年)	* 八月，科室还原，建设、教育二局重新分开，江城人赵星海任科长。
1945年 (民国三十四年)	* 江川县长莫松恒对星云湖、抚仙湖的运输船只进行整顿，发给船只执照。
1946年 (民国三十五年)	* 七月，省主席卢汉视察玉溪、通海、^河海西后短住江川，接见江川县长许绍文、参议员张汉三、国民党将军金汉鼎等地方名流。张汉三等人再次请求卢汉批准修筑晋江公路。卢汉详