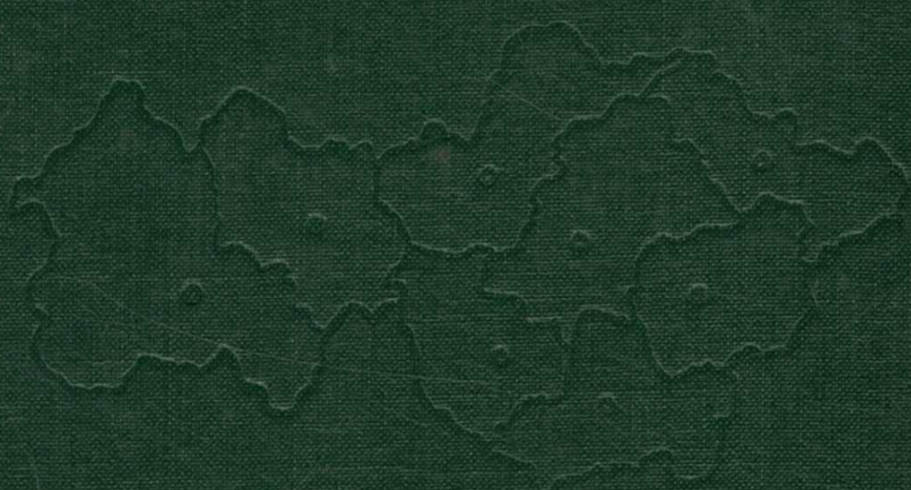


011353

毕节地区志

交通志

贵州省毕节地区地方志编纂委员会 编



贵州人民出版社

毕节地区志

交通志

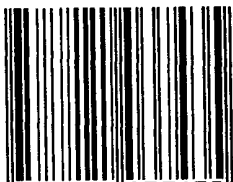
贵州省毕节地区地方志编纂委员会 编

贵州人民出版社

[黔] 新登字 01 号

特约编辑 肖先治 罗再麟
张桂江
责任编辑 廖小安
技术设计 李安福

ISBN 7-221-03743-4



9 787221 037435 >

毕节地区志·交通志

贵州省毕节地区地方志编纂委员会 编

贵州人民出版社出版发行

(贵阳市中华北路 289 号)

贵州省侗学会印刷厂印刷

787×1092 毫米 16 开本 25.5 印张 331 千字 16 插图

1994 年 12 月第 1 版 1994 年 12 月第 1 次印刷

印数 1—1200 册

ISBN 7-221-03743-4/K·291 定价: 32.00 元

毕节地区地方志编纂委员会

主任委员 李效敬

副主任委员 王同祥 周祖宣
朱启荣 刘福永

委 员 (按姓氏笔划为序)

丁诗建 马敏进 王运铎
田泽霞 孙仁培 邱 亮
李安福 李贵斌 李登峰
陈长友 陈治恪 张志侠
赵思俊 袁振宇

毕节地区地方志编纂委员会

办 公 室

审 订 李安福 周宏范 史良文
吴太成 郭世华

毕节地区地方志编纂委员会

主任委员 李效敬

副主任委员 王同祥 周祖宣
朱启荣 刘福永

委 员 (按姓氏笔划为序)

丁诗建 马敏进 王运铎
田泽霞 孙仁培 邱 亮
李安福 李贵斌 李登峰
陈长友 陈治恪 张志侠
赵思俊 袁振宇

毕节地区地方志编纂委员会

办 公 室

审 订 李安福 周宏范 史良文
吴太成 郭世华

《毕节地区志·交通志》编审委员会

主任委员	路喜源			
副主任委员	邓振才	赖世荣	吴太成	
	林茂藻			
顾问	徐胜日	黄家俊	张伟民	
	魏玉鼎			
委员	(按姓氏笔划为序)			
	邓华光	王德俊	申庆林	
	兰承芳	朱运甲	何 坤	
	陈华勋	周宏范	张友祥	
	贾汉林	郭世华	康兆廉	
	彭立刚			
主 编	周宏范			
资 料	周宏范	胡显铎	邓华光	
	杨兴隆	李启才	颜如兰	
摄 影	王 永	张文霖	曾庆辉	
	邓望庐	夏润泉	彭裕硕	
校 对	目录、概述、第一篇：史良文 郭世华			
	第二篇：吴南剑 赵纯阶 饶艳兰			
	第三篇、大事纪事、附录：			
	吴太成	罗 静		

序

《毕节地区志·交通志》于今面世。这部志书，运用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点和方法，博采宏微，求真存实，全面而忠实地记载黔西北地方两千多年来交通史事的变迁，以略古详今的手法，记述历代开发交通的事绩，讴歌解放以来交通建设的成就。全书文字流畅，脉络清晰，鲜明地突出地方特色和时代特色，对了解毕节地区交通建设，鉴古资今，承先启后，加快交通事业的发展，促进社会的进步，都是极为有益的。

历史上，黔西北地方曾有“于滇为咽喉，于蜀为门户”和“川滇通衢”之称，也有“龙场九驿”的业绩，以及清毕公路和川滇东路赤杉段建设的成就。然而由于种种原因，在厥后长期的岁月里，交通事业竟而止步，日形衰落，以致沦为交通闭塞，跋步维艰的困局。解放后，各级党委和政府十分重视发展交通，领导人民群众投入交通建设，取得了“旧貌换新颜”的巨大变化。本志的编纂者，在这伟大变革的激励下，不辞辛劳，艰苦耕耘，在全区交通战线和地区及省交通厅有关领导和专家的支持指导下，用丰富而翔实的资料，撰写成毕节地区第一部交通专业志，的确是一件难能可贵的好事，一笔宝贵的精神财富；且将启迪读者，加深了解毕节地区交通的发展历程，增强谱写绚丽篇章的胆略与气魄。

毕节地区交通局局长

路喜源

8

凡 例

一、本志运用唯物史观记述本区古代、近代和现代交通史迹，下限断至 1990 年，个别连续性事项如大（方）纳（溪）公路及其桥梁隧道则据其实情在相应章节中的记述延至 1992 年。

二、记述范围：举凡有关毕节地区交通运输事业，不论其隶属关系和经济体制，均采入志，力求展现全貌；而以国省县道、大中桥梁、隧道、交通部门的运输、管理、交通工业科技成果从详，余则略述。

三、记述用语体文，摘引原文加引号，纪年用朝代加年号，括注公元。清朝以前，年代记数用汉字，中华民国时期用阿拉伯数字，中华人民共和国成立后，则用公元纪年。度、量、衡、币沿用习惯记述。1987 年后，按照国家规定的《关于出版物上数字用法的试行规定》及计量单位执行。

四、本志公路、桥梁、隧道名称及数据记述，以 1989 年至 1990 年公路调查、线路调整的资料为依据，参照其它资料加以订正整理，并以线路起点方向为序。公路等级和桥梁类型等，则按 1985 年 2 月交通部颁《公路桥涵设计通用规范》记述。

五、凡机构名称第一次出现时使用全称；古地名与今地名有异，在第一次出现时以括号注明今名。

目 录

概 述	(1)
-----------	-----

第一篇 道 路

第一章 古道 关隘 渡桥 大车道	(9)
第一节 古 道	(9)
一 驿 (大) 道	(9)
二 县乡大道	(14)
三 工矿驿道	(15)
四 运盐道	(15)
五 京铜运道	(16)
附 千岁衢	(16)
元、明、清黔西北地方驿 (大) 道示意图	(17)
第二节 关 隘	(19)
第三节 渡 口	(20)
第四节 古 桥	(21)
第五节 大车道	(26)
第二章 公 路	(27)
第一节 国 道	(29)
第二节 高等级公路	(42)
第三节 省 道	(47)

第四节	县乡道	(55)
第五节	厂矿专用公路	(75)
附	毕节地区历年公路里程与养护总表	(76)
	毕节地区公路一览表	(79)
	毕节地区厂矿专用公路一览表	(102)
第三章	公路桥梁与隧道	(104)
第一节	公路 桥梁	(104)
一	石拱桥	(104)
二	钢筋混凝土双曲拱桥	(117)
三	钢筋混凝土薄壳拱桥	(120)
四	钢筋混凝土板桥	(121)
五	钢筋混凝土梁桥	(121)
六	钢桁构梁桥	(122)
七	钢桁构吊桥	(123)
八	桁式组合拱桥	(124)
附	毕节地区公路桥梁表	(125)
第二节	隧 道	(142)
第四章	铁路、内河航道及其它交通运输线	(144)
第一节	铁 路	(144)
附	地方铁路专用线测设纪事	(145)
第二节	内河航道	(145)
第三节	其它交通运输线	(146)

第二篇 运 输

第一章	人畜力运输 搬运装卸 运输工具	(147)
第一节	驿 运	(147)

一	驿运纪略	(147)
二	食盐运输	(153)
三	铜铅锌运输	(161)
第二节	群众运输	(162)
一	人畜力车运输	(162)
二	人畜力运输	(178)
第三节	搬运装卸	(182)
第四节	人畜力运输工具	(184)
第二章	机动车运输	(186)
第一节	民国时期公商营汽车运输	(188)
一	汽车货运	(188)
二	汽车客运	(191)
第二节	省属交通部门运输企业汽车运输	(194)
一	汽车货运	(194)
二	汽车客运	(203)
第三节	县交通部门运输企业汽车运输	(215)
第四节	企事业单位自备汽车运输	(221)
第五节	个体(联户)运输业汽车运输	(223)
第六节	拖拉机、小型简易机动车运输	(224)
第三章	内河航运	(236)
第四章	汽车维修及配件供应	(237)
第一节	汽车维修	(237)
一	中央、省属运输系统汽车维修业	(237)
二	地、县汽车维修业	(239)
第二节	汽车配件供应	(241)

第三篇 管 理

第一章	交通机构	(244)
-----	------------	-------

10

第一节	驿、站、铺.....	(244)
第二节	交通行政机构	(247)
一	路政分局、建设科	(247)
二	毕节地区交通局	(248)
第三节	公路工程勘察设计机构	(250)
一	毕节专区简易公路工程队	(250)
二	地区交通局工程队与公路规划勘察设计院	(250)
附	贵州境大纳公路工程建设指挥部	(251)
第四节	公路养护管理机构	(253)
一	清毕路养路工区(工务段)	(253)
二	川滇东路工务局	(253)
三	赤杉段工程处	(255)
四	毕节工务总段	(259)
五	贵州省毕节公路养护总段	(259)
六	县地方公路养路工区	(263)
第五节	运输管理机构	(264)
一	运输管理(总)站	(264)
二	地区公路运输管理处	(265)
三	地区内河航运管理中心站	(266)
四	贵州省交通厅毕节收费稽查所	(267)
第六节	监理机构	(267)
一	交通检查站	(267)
二	贵州省交通厅毕节交通监理所	(268)
三	地区公安交通警察支队	(269)
四	贵州省港航监督处毕节港监所	(269)
第七节	运输企业	(270)
一	省属车站	(270)
二	川滇东路运输局	(271)

三	贵州省毕节汽车运输公司	(272)
四	县交通局车队 (运输公司)	(279)
五	地区企事业单位 (含中央、省属单位) 汽车队 (运输公司)	(282)
第二章	交通管理	(284)
第一节	交通监理	(284)
一	车辆管理	(285)
二	机动车驾驶员管理	(288)
三	交通安全管理	(289)
四	违章肇事处理	(292)
附	肇事及其典型案例	(293)
第二节	港航监督	(295)
第三节	公路路政管理	(296)
一	管理组织	(296)
二	业务管理	(297)
第三章	运输管理	(300)
第一节	运输市场管理	(300)
一	公路运输市场管理	(300)
二	水运市场管理	(304)
第二节	运价管理	(305)
一	人畜力车、拖拉机运价管理	(305)
二	汽车运价管理	(314)
三	水上船舶运价管理	(318)
第四章	工程管理	(318)
第一节	新建工程管理	(318)
第二节	公路养护	(320)
一	群 养	(320)
二	道 养	(327)

11

三	公路绿化	(333)
第五章	财务管理	(341)
第一节	规费征用	(341)
一	养路费	(341)
二	管理费	(348)
三	车辆购置附加费	(350)
四	公路客运附加费	(351)
第二节	公路交通建设资金	(352)
第三节	公路养护经费	(354)
一	道养经费	(354)
二	群养补贴费	(357)
第四节	交通运输专用票证管理	(359)
大事纪要	(361)
附 录	(387)
黔新运输业生产合作社社章		(387)
贵州省毕节地区行政公署关于公路用地、路政管理 和公路绿化的通告		(393)
编后记	(397)

概 述

毕节地区，环境皆山，隆起于黔、川、滇三省接壤之间，西抵云南，北界四川，东南紧邻遵义、安顺、六盘水地市，位于黔省之西北，号称“乌蒙高原”，面积 26846 平方公里，辖毕节、大方、黔西、金沙、织金、纳雍、威宁、赫章 8 县，有 100 个区（镇）、800 个乡（镇）。聚居着 35 个民族，590 多万人口，少数民族占 25% 以上，境内峰峦绵延，沟壑四布，大小河流蜿蜒奔泻，河床深割，落差甚大，地形十分复杂。矿藏资源丰富，而以煤炭、锌、铅、硫磺、大理石为最；畜牧业具有一定优势；烤烟、漆器享有盛名；风光名胜富丽多姿，其以高原“草海”、“百里杜鹃”林带名闻遐迩，“织金洞”天工献美，堪称世之瑰宝。

上古时期，这块土地神奇迷离，建制隶属，众说纷纭，莫判是非。及汉，分隶犍为、牂牁郡。武帝（刘彻）初年，欲开南中，令蜀开辟南中道，自夔道（今宜宾）经南广（今镇雄）连通平夷（今毕节）。元光五年（前 130 年），又使唐蒙“发巴蜀卒治南夷道”，即自今宜宾横贯毕节地区而达红水河畔。继而复开“西南夷道”，经今黔西北，迄于云南曲靖。开辟了联络西南诸省乃至中原的通道，揭开毕节地区古代交通的序幕。

蜀汉建兴年间，诸葛丞相统军南征，所属马忠部即取南夷道进军牂牁郡，交通能力已具规模。

唐时，交通续有发展。纳州～毕节～乌撒（今威宁）道路贯通，

称为纳川道或乌撒入蜀旧路。德宗贞元年间，西川节度使韦皋进兵南诏（今云南地），就曾取用这条古道而南下。

南宋理宗宝祐年间，水西（今黔西）～播州（今遵义）大道开通，东出交通线路形成。

元朝，号称“驿道天下”，首创驿站。推行“十里一铺（站），六十里一驿”的建制。至元二十八年（1291年）二月，云南行省改中庆（今昆明）～乌蒙（今昭通）～叙州（今宜宾）驿道经由中庆、曲靖、乌撒、乌蒙、庆符（今高县）至叙州，时亦称“石门道”，于沿途设置驿站，在乌撒境内首建必畔、阿都、乌撒三站，配备牛马，开畜力运输之先河。

明代，黔西北驿道交通有了重大的发展。洪武年间，征南将军傅友德和景川侯曹震在规取云贵的过程中，先后大规模整修纳溪～永宁～毕节～乌撒～交水（今沾益）驿道，“运土木塞险阻，以取直径”，修葺驿站铺递，设立邮亭，在毕节、乌撒境内置7驿10站两递运所，驿路大为畅通，成为“川滇孔道”，号称“通衢”。

洪武十七年，贵州宣慰使奢香夫人开龙场九驿，在水西境内设7驿。

此外，省际有叙州～结吉（今昭通）～乌撒～交水驿道和叙州～茫部（今镇雄）～乌撒驿道贯通于西北；省内则有水西～遵义大道、安顺普利驿～腊尔里（今普定）～比喇坝（今织金）～大定（今大方）大道及威清驿（今清镇）～镇西卫（今卫城）～比喇坝大道，可通往来。基本形成了西进云南，北通四川，南下贵州腹地，联络邻近府州县的交通格局。于要道沿途设置驿站，配备夫马应役。并在冲要处置卫设关，控扼通途，护卫交通。时被喻为“于滇为咽喉，于蜀为门户”，成为贵州西北的屏障。经济、文化、技术交流日益频繁，盐马交易尤为活跃。据载，仅乌撒一地，每年马匹成交即达6500

余匹，交通运输称盛一时。

清初驿政承袭明制，略无增损。康熙三年（1664年）大定府成立，相继统辖黔西、平远、威宁三州和毕节县、水城厅。随着“改土归流”、“平叛”等军事行动，自清镇经黔西、大定、毕节、威宁而进入云南宣威的驿道（简称“清镇~宣威驿道”）形成，大定府境内沿途设37铺；并在黔西~遵义、大定~平远~普定~安顺及平远~清镇等大道先后设置铺递。

康熙中期之后，实施驿政改革，裁驿站，设铺递，大定府驿站概行裁撤，设置54铺，每铺配夫2名，蠲明代兵丁担负搬运劳役制，设置塘汛，住军专任治安，护卫交通，完善驿政管理。驿运业繁荣，而以盐、铜、铅锌运输为大宗。自（叙）永、仁（怀厅）两岸输入的川盐，每年达45600余担（每担100市斤），并转销于贵阳、安顺、盘县等地，盐业生意兴隆，沿途瓢儿井、黔西、毕节等地，盐号相望，市面繁荣。滇铜运输，自寻甸至威宁路段还使用牛车挽运，运输方式起了重大变化。

光绪年间，在洋务运动的影响下。工矿业稍得更生，威宁北海铅矿山修建了矿山驿道，制造牛车运输矿炭，发展生产，成为贵州第一条矿山驿道和首先使用畜力车辆运输的先行。而民间运输行业也渐渐兴起，出现“驮行”、“运行”、“轿行”和传递书信等行当，以至取代官办驿传。

交通运输的发展，促进了各民族的交往，“苗不出境，汉不入峒”的人为障碍得以逐渐消除，经济技术的交流也得以推进，大定府从外地引进纺车织机和输入棉花，发展纺织操业者达数千人。

由于清王朝施行闭关锁国的国策，政治日趋腐败，列强侵略日甚，国是日非，民生凋敝，处此情势之下，大定府境的交通依然是残关处处，古道漫漫，未改人背马驮，跋涉艰难的困局，不识世上