

平昌县交通志

平昌县交通局 编

四川科学技术出版社

书 名：平昌县交通志

作 者：平昌县交通局

出 版 社：四川科学技术出版社

出版时间：2003-1-1

ISBN：7-5364-5246-2/F512.771.4

定 价：60.00

《平昌县交通志》编写领导小组成员

组 长 鲜跃文

副组长 白遵松 王祥英

成 员 赵万家 何大平 姜玉柏 郭俊荣 池明昌

《平昌县交通志》编写办公室成员

主 任 池明昌

主 编 周立邦

编 辑 张永德 周彦雄

英文翻译 周小波

摄 影 赵仕术

资 料 王祥兴

其他工作人员 王家全 张光亮 谭春银

《平昌县交通志》审稿小组成员

组 长 鲜跃文

副组长 白遵松

成 员 赵万家 王祥英 何大平 郭俊荣

池明昌 杜定平 李廷华



凡 例

一、《平昌县交通志》断限，上始民国平昌设治，部分史料追溯至民国以前；下止 2000 年。

二、本志篇目结构为条目体。其设概述、大事记、组织机构、交通建设、交通运输、交通管理、交通体改、企业记要、精神文明、人物、杂记 11 部分，554 个细目。

三、本志采用记、志、传、录诸体，照片分置书首末，前为事业部分，后为人文部分。文中兼置图、表。

四、度量衡单位，若引用资料，按历史记载，必要处加注；若记叙，则按现行国家标准。纪年纪时、地名按历史习称。纪年民国前夹注公元纪年，民国不加注公元，旧地名夹注今地名。货币按不同时期货币单位记。表格为计算方便，中华人民共和国成立后的旧货币（1950 年 1 月至 1955 年 3 月前为旧人民币）一律折合成新人民币。

五、为保持“公路改造”史料的整体性，对公路改造大会战表彰的人物置“公路改造”栏目。为表彰自发为交通事业做出贡献的好人好事，特设“褒扬”一目置人物部分。

六、随着行政区划调整以及公路改造，公路名称、里程时有变更，记述时仍按当时情况记载。对俗成不规范（词义含混）的县内公路路名，如平镇路、平驷路（平，指江口镇，不涵盖整个平昌地域）等，已形成习惯，仍按习惯名称记。个别土语方言为方便阅读，必要处加脚注。

七、部分专用名词，第一次用全称，以后用简称。如中国共产党平昌县委委员会，简称中共平昌县委或平昌县委……。

八、为避免志前目录排列繁冗，将单元细目分置各大类行文前，并编明



页码,以便检索。公路里程记载,小数点以后数字,文字部分只保留一位。

九、本志资料来源于平昌县档案馆、平昌县交通局档案室、清道光《巴州志》、民国《巴中县志》、1990年《平昌县志》、1985年平昌交通志草本,1985年至1990年本县部分区、乡志,以及口碑、实物。



Notes

- A The limit of Communication Chronicle of Pingchang County 'has been interrupted, its far limit begins from the Republic of China when Pingchang County was founded, and some partial historical records may be traced back to earlier days before the Republic of China, and its latest limit ends in 2000 .
- B We make the structure of the contents for this book as clauses and sub clauses . It has 11 sections covering the general, event chronicle, organization, traffic construction, traffic transport, traffic management, traffic reforming, enterprises summaries, spiritual civilization, figures and miscellanies, and 554 detailed items in this book .
- C This book is made by the styles of notes, chronicle, biographies, records and etc . The pictures are placed on the front and rear of this book; the front partials are about and the rear partials are about institutions the humane . There are some attached pictures and tables .
- D The metrological units are recorded as per the historical custom if the historical recordings are quoted, and some notes are added as required . The years, dates and place names are written as per the historical practices . The years before the Republic of China in the book have notes with the Christian era 'years, and there is no note with the Christian era 'after the Republic of China . The old place names have notes with existing The currency units are recorded according to the different units of particular periods . The tables are just for easy calculating . All the old currencies (the currency during 1950 .1 - 1955 .3 was named old Renminbi) after the People 's Republic of China have been converted into the new Renminbi .



- E In order to keep the integrity of historical recording for 'Road remak 'mg ', some figures who were cited at the great battles for the road remaking have been placed in the ' Road remaking ' column . In order to manifest the good deeds and good people, whom made a greater contribution to the traffic careers spontaneously, the praise ' column is placed specially in the figures section .
- F The road names and mileages are changed sometime along with the regulating of administrative divisions and road remaking; records are still made as per the past circumstances . For the irregular (indistinct meaning) road names in the county, for instance, Pingzhen road, Pingsi road (' ping ' just indicates Jiangkouzhen, it didn 't cover the whole Pingchang area) and etc . it has become a practice, we still record as per the practice names . for easy reading, individual local dialects are attached with footnotes .
- G For some nomenclatures, the whole name appears in first, and its abbreviation is used later, for instance, Pingchang county Committee of the Chinese Communist Party, her name abbreviation is CPC - PC or PC .
- H In order to avoid the content arrangement being prolix is compiled before the book, the detailed items of these units are placed at front lines of all the types of the articles respectively, and the page numbers are made for retrieval .
- I The information of this chronicle comes from Pingchang County Archives, Pingchang County Communication Bureau Archive Office, Bazhou County Chronicle (Qing dynasty Daoguang period), Bazhong county chronicle (Republic of China), Pingchang County Chronicle (1990), the Communication Chronicle draft of Pingchang County (1985), some administrative districts and township (1985 - 1990) and public praise and material objects .



序

交通现状,反映一定社会生产力发展水平,是物质文明建设的重要标志。然,平昌特殊地理环境和落后生产条件导致交通发展长期滞后。

中华人民共和国成立后,经过五十年的艰苦奋斗,我县交通面貌日新。从20世纪50年代末到80年代,历经三次较大规模的公路交通建设,基本实现公路通区达乡,改变了长期肩挑背负、三步两杵的落后状况。但这些公路建筑标准低,施工粗放,多通而不畅或有路不通。

改革开放使平昌人民拓宽了视野,西部大开发给平昌带来了发展机遇。20世纪90年代初,尤其巴中地区成立后,县委、政府更新观念,转变作风,迎难而上。在水运受制的情况下,把公路交通建设当做民心工程、德政工程、致富工程放在突出位置;多形式、多渠道、全方位投入;依靠人民,自力更生,坚韧不拔地改写着平昌交通历史。10年间投入3亿余元(为前40年总投入的10倍)进行基础改造和标准化建设。“江山自古不负人,人亦未有负江山”,通过几年努力,交通条件有了突破性改变,实现了由少到多、由低等级到高等级、由量变到质变的飞跃。至2000年,公路密度达到每平方千米1.05千米,100%的乡、50%的村通了公路。现今,路面宽了,路线直了,路表平了,与外界距离缩短了,县域经济环境优化了。

一个底子薄、基础差、贫穷落后的地方交通发展与经济社会同步,需要一个漫长艰难的过程。客观分析现状,胜利喜悦之余,倍感任重道远。应当承认,纵向看,我们发展较快,横向比,差距仍在拉大。因此,我们交通人没有丝毫轻松的理由,唯有脚踏实地,增强信心,开创未来。

以史为鉴,明兴衰,知得失,谋决断。值世纪交替之际,《平昌县交通志》应运而生,她较为翔实地反映了历史各个层面,是我县古往今来交通运程轨



迹的载体。我衷心祝愿她能经世致用。值此成书付梓,欣慰有感,寥寥数语以寄,权为序。

平昌县交通局局长:鲜跃文

2002年孟夏



Preface

Communication status, which reflects development level of certain social productive forces, as well as is an important sign of material civilization construction, however, special geographical conditions and backward productive conditions in Pingchang had resulted in a long term delay of the traffic development .

Through 50 years hard struggle after the People 's Republic of China was founded, a new communication look of Pingchang county has taken place . From the end of the fifties to the eighties of the 20th century, Pingchang had undergone three times large - sized road traffic constructions, and basically realized that the roads go from every district to every township, and changed the backward transportation situation which had a long - term carrying on the shoulders and backs of the people and hard step forward . However, the construction standard of these roads was very low, and constructing was very extensive, it was just for passing and or walking difficultly .

The reforming and opening brought the people in Pingchang a wide field of vision, and the West Remaking gave Pingchang a development opportunity . From early of the nineties, particularly after Bazhong prefecture was founded, the county committee of CCP and county government had changed their concepts and styles of work and met difficulties head on . Under the condition of the controlled water transportation, they took the communication construction as a project of people 's feelings, benevolent rules and becoming rich, and it was placed at an outstanding position, they input it with multi - forms multi - channels and all - out; are relying on the people, self - reliance to rewrite the history of Pingchang firmly and indomitably . 3 billion Yuan was in put during the ten years, it was 10 times than that in the past 40 years, to carry on the basic transforming and standardized construction . The rivers and mountains never let the people down and the people will not let the rivers and mountains down either ' . Through making great efforts for several years, the communication conditions had breaking through



changes, a kind of leap from less to more, from lower to higher level and from quantitative change to qualitative change had realized. By the end of 2000, road density was up to 1.05KM/ Km², 100 % of township and 50% of villages had their own roads. The road area had changed wider, the road lines had become straighter, the road surfaces had been flatter, the distances led to outside had been shortened, and the economic environments around the county had optimized.

One place, which is poor and backward in the fields of foundation and economic, its communication development will be in step with economic sociality, it needs a slow and long hard process. To analysis the existing situation objectively, we feel that we have heavy responsibilities, even if we have been successful and are filled with joy. We have to acknowledge that our economic development is fast in the view of longitudinal direction, but the difference is getting more much in the view of crosswise, therefore, we would work hard and heighten our confidence and initiate our splendid future.

What we shall do is to draw the lessons from the history, understand the rise and fall, know the gain and loss and plan our decisions. At the centuries in, the communication chronicle of Pingchang County arises at the historical moment; it will reflect all the fields of Pingchang history fully and accurately.

This is a carrier of the communication haul locus throughout the ages; I hope it is a very useful book in the future.

A few words just express my gratifying for completion of the book with hardships, and make this preface.

Xian Yuewei

Chief of communication Bureau of Pingchang County



目 录

| | |
|-----------------|-----|
| 凡 例 | 1 |
| 序 言 | 1 |
| 第一部分 概 述 | 3 |
| 第二部分 大事记 | 17 |
| 第三部分 组织机构 | 31 |
| 一、行政机构 | 32 |
| 二、事业单位 | 35 |
| 三、党群组织 | 43 |
| 第四部分 交通建设 | 69 |
| 一、人行道 | 75 |
| 二、公路修筑 | 96 |
| 三、公路改造 | 120 |
| 四、航 道 | 170 |
| 五、以工代赈 | 188 |
| 第五部分 交通运输 | 195 |
| 一、人力运输 | 197 |
| 二、车辆运输 | 210 |
| 三、船舶运输 | 225 |
| 四、运输价格 | 237 |
| 第六部分 交通管理 | 277 |
| 一、公路养护 | 278 |



| | |
|------------------|-----|
| 二、路政管理 | 293 |
| 三、群搬运输 | 296 |
| 四、机动车运输 | 299 |
| 五、安全管理 | 301 |
| 六、稽查征费 | 328 |
| 七、路桥通行收费 | 339 |
| 第七部分 交通体改 | 346 |
| 一、公路养护体制改革 | 346 |
| 二、汽车运输企业改革 | 349 |
| 三、航务港监体改 | 352 |
| 第八部分 企业记要 | 356 |
| 第九部分 精神文明 | 377 |
| 第十部分 人 物 | 397 |
| 一、传 略 | 398 |
| 二、褒 扬 | 403 |
| 三、人物表 | 406 |
| 第十一部分 杂 记 | 433 |
| 一、诗 歌 | 434 |
| 二、民间传说 | 450 |
| 三、碑 记 | 453 |
| 四、文献选录 | 456 |
| 后 记 | 480 |

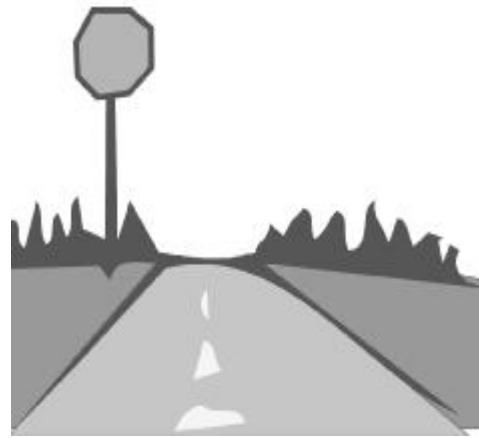


第一部分
概 述

第一部分

概

述





平昌,居米仓山南麓,位于北纬 31 度 16 分至 31 度 52 分,东经 106 度 15 分至 107 度 34 分。左挽通河,右扼巴江,衔山抱瀑,茂林秀水。境地南北长 69.8 公里,东西宽 69 公里。正南隅邻达、渠二县外,周边多为巴、通、万、宣、营、仪诸县(市)环绕。全县辖 61 乡镇 486 个行政村。总面积 2229.12 平方千米,总人口 90 万。

平昌,地处深丘,北高南低,海拔相对高差 500 米。境内沟壑纵横,溪流交错,河流湍急,道路陡峭。县域治所江口镇,居米仓古道要冲,锁通巴两江来水,扼通南巴东南咽喉——巴山天堑,兵之要地。故有“宕渠重镇”之称。

平昌,历史悠久,源远流长。建县始于晋,置“平州”。隋、唐、宋、元分合置析,易“平周”、“同昌”、“归仁”……,近设治于民国 35 年,取“平州”、“同昌”首尾各一字,定名“平昌”。

平昌,先祖们一代代在这里繁衍生息,相沿承袭;与自然抗争,同落后决裂。艰难而曲折地改变交通现状。然受特殊地理环境和落后生产条件制约,数千年来始终未能摆脱肩挑背磨,攀崖登峭,跋水涉险之苦。唯一赖以出入通巴汇流东南的渠江航运也多受季节影响,且滩险水恶整治不济而不能畅其流,致使经济

长期处于半自给状况。至民国 38 年,境内被政府列入“巴山防务”之急的达广公路竟是不足 40 千米的残断土坯路,其外是一条板车道也没有;水上航运木船 130 余只 1500 吨位,年运量不足 4000 吨。一个典型农业县,人均粮食占有量当年 100 千克左右。

二

中华人民共和国建立后,随着国民经济的恢复发展,交通事业亦纳入经济基础建设之中。20 世纪 50 年代初,根据中央“依靠地方,依靠群众,普及为主”的交通建设方针,县上采取“民工建勤,民办公助”办法,组建筑路委员会,领导全县人民疏浚巴、通航道,打滩、淘槽、排险,提升水位,确保水运安全畅通;并对 300 余千米人力运输道路进行维修整治。“缺者补之,曲者直之,险者夷之”,为山区人民初创交通之利。1956 年,达巴公路动工修筑,至 1957 年底,平昌段 84.5 千米如期竣工通车,从此平昌县结束了不通公路的历史。

1958 年至 1960 年,境内先后完成县城至得胜、溪河至响滩、江陵庵至西兴、驷马至兰草、县城至云台等几个主要出口通道公路建设。此间,全国“大跃



进”，尤其在 1958 年秋后，交通运输战线雷厉风行，着力“一网四化”（道路网；木轨道化、车子化、索道化、梭槽化），全县仅月余即突击修成 170 余条 400 千米机耕道，然其坡度、平曲线半径、路基路面均不符合技术标准，绝大部分弃废，所革新的各种运输工具也因质地低劣而搁置。

“大跃进”时期，境内水运持续发展，外调县内集存 10 年的国库粮油支援全国，主要依靠木船运输。1959 年至 1961 年，每年运输量达 7 万吨，船支由 1950 年的百余只增到近 800 支，装载吨位由千余吨上升到 6 千吨。但在航运管理体制上片面强调国有化，执行运输计划上也不求船货平衡，搞不切实际的木船运输拖带化、夜航灯标化，虚报浮夸生产数字，盲目追求船吨月产千吨公里指标等，造成人劳船损，事故频繁。数以千吨生铁沉入河心，粮食、油料及其它物资差斤短件严重；职工体力亏损，疾病流行，航运生产受挫。

1962 年至 1966 年夏，贯彻国民经济“调整、巩固、充实、提高”方针，公路交通建设“降温”，转向巩固原有基础，改造部分桥涵和违规路段，加强道路养护和绿化管理；航运管理体制恢复到 1958 年前的集体性质。公路运输由省、地运输部门派车驻站，承担县境主要物资运输任务。

1966 年秋，“文化大革命”运动展

开。11 月，续建平镇公路云台至笔山段。次年 4 月受武斗干扰被迫停工，1971 年再续建，至 1972 年底方全线竣工。一条县城至镇龙 96 千米等外级公路历时 14 年方完成。20 世纪 70 年代中后期掀起“农业学大寨”高潮，将乡道公路建设纳入农田基本建设一道规划，统筹安排。到 70 年代末，在相继完成县道平镇路续建，元洗路、响立路新建和三响路三房湾至江陵庵改建工程的同时，8 条乡道公路亦进行统一勘测设计，并按照乡道公路建设“五五”规划要求，对全县已通未通公路的乡进行全面普查、测量，制订新修、改建计划。

中共十一届三中全会以后，拨乱反正，解放思想，实行改革、开放，以经济建设为中心，实现了工作重点大转移。交通建设一改过去单纯依靠国家投入方式，坚持依靠群众、依靠社会。在民工建勤，民办公助的基础上，国家采取“以工代赈”补助和“谁受益，谁修路”等多形式、多渠道筹集资金，使公路建设再度掀起高潮。1984 年，国家以工代赈首批补助物资计币 482 万元，实施县乡道公路的建、改和县间断头路的连接工程及完善公路配套设施。至 1985 年底公路通车里程达到 757 千米，其中乡道 444 千米，全县基本实现通区达乡。

此间，运输业发生两大变化。一是县内自力更生修建的风滩水电站完工后无力修建船闸，致使河道受阻，每年需增



加上百万元提驳过坝费用无力承担,致长航中断,船舶靠岸。船工为谋生路,大部转产登陆;二是陆路运输成为县内运输主体。随着经济改革的纵深发展,交通运输行业打破了独家经营。国有、集体、个体相互竞争,呈现出“有路大家走车,有河大家行船”多元发展格局。1985年公路货运量22.5万吨,比1978年9.4万吨,增长1.39倍;客运量146万人次,比1978年30万人次增长38.6倍;船舶货运量1985年5.6万吨,比1978年的15.2万吨下降了9.6万吨。

三

20世纪90年代初,县境交通发展进入第三个高潮期。

社会主义市场经济体制的建立,给县域经济发展带来无限契机。然而滞后的交通现状和传统的交通发展模式却远远滞后于改革开放、经济建设和社会发展步伐。境内一无铁路、二无航空,水路受阻,而唯一纵贯全境、连接达巴的省道干线达广公路,虽承担着全县80%的客货运输任务,却是“大跃进”前期建成的简易公路。技术标准低,路况差,车辆通行能力弱。交通不畅,流通艰难,经济难上。1993年巴中地区建立后,平昌县委、县人民政府抓住发展大好机遇,在地委、行署“先开放,后引进;先发展,后规范;先无序,后有序”的发展战略指导下,

调整思路,统一认识,把改变公路交通现状作为发展经济的一项基础工程、民心工程、德政工程,拟定“全党动员,全民参与,政府负责,负债建设”的公路建设新思路。作出快速高质完成驷马至县城干线公路改建工程的决定,旋即成立以省道干线达广公路改造为突破口的干线公路改建工程指挥部,集中全县人、财、物投入建设。工程采取大包干,实行书记负责制和行政首长责任制。县委书记担任改建工程指挥长,区、乡、村党的书记为工程第一责任人;县、区、乡(镇)长,村主任作后勤保障。此段工程名为改建,实则重修。旧路利用率不到5%,全线需开挖65处高崖,拉49个槽子,42处大填方,建22座桥梁。1994年秋后工程全线起动。500名县区乡干部,近4000名村社负责人坚守工地,5万余民工(高峰期10万左右)来自全县486个村3900个社,最远路程130千米。动员群众之广泛,声势之浩大为境内前所未有的。民工们自带柴米油盐,自备生产工具和生活用品,露天做饭,野外宿营,晴天抢时干,夜晚挑灯熬,雨天不歇工。为激励工程攻坚,县政府巨额悬奖。奖励28个乡镇“带头工程”,授勋100名“开路先锋”,表彰1000名先进工作者。1995年8月,完成42千米山岭重丘二级泥结碎石标美工程,1996年1月完成路基整治,8月完成油路铺筑。整个工程投工350余万个,投资6000余万元。