

附 录

附 录

一、专 记

(一)古 道

古道与近代公路是历史进程中两个不同阶段社会生产力条件下的产物。而二者之间又有着一定的内在联系。特别是古道的选线、桥梁的构造、渡口的选点、馆驿的设施、交通管理制度等,对近代公路建设有一定承传性和借鉴意义。

蜀道艰险难行。但四川的先人,赋有因地制宜、就地取材和勤于治道的精神,在长期与大自然斗争中,修路架桥,创造出举世闻名的业绩。公元前11世纪,四川就与中原、西北和邻省建立了陆路交通联系。“武王伐纣,蜀亦从行”(华阳国志·序志)，“武王伐纣,实得巴蜀之师”(华阳国志·巴志)。证明当时巴蜀已与外地有路可通。

四川盆地外围的山脉,多为古生岩层组成。群峰叠嶂,凿山开路,实属艰难。绝壁凿石,天梯石栈,凌空飞架,成为四川古代道路上的一大创举。栈道有土栈和石栈两种。在有森林地带,铺木为路,杂以土石,谓土栈;在陡峭

绝壁上凿孔,插以木梁,上铺木板,称为石栈。

开辟和整治陆上道路,历代相沿,多有建树。其与道路相适应的桥梁建设,有着强烈的地方特色和创新精神。现今仍存的灌县安澜桥(又名夫妻桥)、泸定铁索桥、泸县龙脑桥等,成为祖国文化宝库中的珍贵遗产。

1. 重要古道

在纵横交错,四通八达的众多古道中,其工程艰巨又影响深远者,按先后次序,记述如后。

(1)金牛道

又称石牛道,是川陕间的重要陆上交通线。秦灭蜀之后始称金牛道,距今已有2300余年。其路线从陕西沔县始,经宁强,过黄坝驿(七盘关)而入川至广元,再经昭化、剑阁,抵成都,长约600公里,在四川境内约400公里。栈阁的设施,多集中在广元至剑阁一段。

金牛道经过的大剑山,古称“梁

山”，在剑阁县东北 12.5 公里处，东西长 115 公里，群峰高耸入云，严若剑戟横陈，峭壁中斩，犹如“门之辟”，故名“剑门”。据《重修剑州志》记载：“诸葛亮相蜀，凿石架空为飞梁阁道，以通行旅，并于山之中断处立剑门关。”

由剑阁至阆中，再往西至梓潼，昔称“剑南驿道”，长 150 余公里，大部分由石块砌成。有的地段石板路面，宽至 6.67 米。据《四川通志》记载，这段路为明正德年间由剑州知府李璧征用民工所砌筑。并于两侧植柏树数十万株，绿叶成荫，如苍龙蜿蜒，夏不见日。人们称之为“翠云廊”。

明末，剑阁一带路段遭到破坏。由陕入蜀，需绕经广元、苍溪、阆中、盐亭、潼川（三台）、汉州（广汉）至成都，长 400 余公里，而且“率皆鸟道，盘折难行”。到了清代康熙年间，曾进行过整治。

广元县城北千佛岸一线，即古“龙门阁道”，又名“绵谷（广元）左担道”（指路径狭窄，左肩担物，不能换肩，故名）。为金牛道最为艰险的一段。《方輿胜览》所记：“其他阁道危险，然在山腰，亦微有径可以增置阁道。唯独此阁，石壁斗立，虚凿石窍而架其上，比他处极险。”唐开元三年（公元 715 年），利州刺史韦抗，凿石为路，把原悬岩木栈改为通衢，并留下宏伟的千佛崖造像石刻艺术。

朝天岭大道亦在广元县北。原朝

天峡栈道极艰险难行，元至元十七年（公元 1280 年）进行修治后，通行较顺利。

金牛道凿通后，经历代不断整治和养护，成为蜀地通行中原及西北地区的重要孔道。修建川陕公路时，亦循此而行。

（2）石门道

是四川盆地通向云贵高原的重要大道。它起自宜宾，经高县、筠连，达云南盐津、昭通；再经贵州的威宁，云南的宣威、沾益，南抵曲靖至昆明、大理等地。

其前身，是秦时所开的“五尺道”。秦始皇二十六年至三十七年（公元前 221 年至公元前 210 年）间，在全国修治驰道，于蜀地开辟了通往西南夷的便道。即《史记·西南夷列传》所载：“秦时常颀略通五尺道”。道宽约当今的 1.15 米。

汉代称“五尺道”为“西南夷道”。隋、唐时，因道经高县境内的石门山，故又称“石门道”，也称“朱提左担道”（《古今图书集成》）。

汉武帝于元光五年（公元前 130 年）征用巴蜀军民，大规模扩建石门道。据《资治通鉴》载：“发巴蜀卒治道，自道樊（即今宜宾）指牂牁江（今北盘江）。作者数万人，士卒多物故，有逃亡者，用军兴法诛其渠率（处死为首者），巴蜀民大惊恐。”直到汉元鼎五年（公元前 112 年），石门道筑成。

石门道通向云、贵边境,位置重要,历代都注意治理。石门道经过不断整治,连结清溪道成为巴蜀至云贵间的重要交通线。

(3) 清溪道

古称灵关道,也叫邛都道或西夷道,为汉朝司马相如所开。由成都西南行,经芦山县的灵关而至雅安,过荣经,越大相岭,经黎州(今汉源县西北),渡大渡河而南,出清溪峡抵越西,越小相岭,沿安宁河而达西昌,至会理,渡金沙江,南抵云南之大姚,再通往大理等地。工程宏大,费巨万,历数年始成。

蜀汉建兴三年(公元225年),诸葛亮率军南征,对清溪古道曾作过整治和维修。

石门道和清溪道,均为汉武帝时期所开凿,成为蜀地通向西南的要道,也是通向印度支那半岛的陆上国际交通线的一部分。近代先后兴筑的成都去宜宾、筠连、高县、珙县,以及成都通往云、贵和西昌通往云南的公路、铁路,其线路有相当部分均循上述古道并慎选而得。

(4) 阴平道

起自甘肃阴平(今文县)东南,穿越岷山山脉,至四川平武、江油等地,是至金牛道上剑阁县两侧,绕过剑门之险,经绵阳、绵竹等地而达成都的一条捷径。三国时,魏将邓艾伐蜀,在原有山区小道上,束马悬车,作栈阁而开

辟此道。自邓艾取道阴平灭蜀,这条间道也就成为自甘肃西部入蜀的路线。

(5) 瞿塘巫峡纤道

据《四川通志》记载,系明成化辛丑(公元1481年)四川参政吴彦华所开,此道开辟后,“人得陆行”。但道路起讫处无记载。清光绪十四年(公元1888年)四月,夔州知府汪鉴集资凿修此道。从瞿塘峡白帝城起沿长江北岸修至巫山县。经巫山县至与湖北交界处的编鱼溪。傍长江岸壁开凿,既供逆水行舟作拉纤用,又可供轿马通行。全长97.5公里,号称“200里纤道”。在四川道路工程上颇受称道。

长江峡区两岸,悬岩峭壁,上有万仞山,下有千丈水,无山径可通,原无纤道,人力难施,为蜀道难中之最。

2. 驿道

四川驿道约有2000余年历史。始于西汉,兴于唐,盛于元明,至清而衰。驿道及驿站是我国古代行驶传车和驿骑的通道和站关,最早只供官员使节来往和传递军令文书,后来也供民间商旅使用。

汉代对交通极为重视,内地边陲无不遍设关梁。行驰在驿道上的运输工具主要是马车。汉武帝时,在四川置益州郡。始置驿于长安至成都的褒斜、金牛、剑阁路线上。相传司马相如初去长安,过成都升仙桥时,曾言:“不乘赤车驷马,不过汝下。”后来,司马相如通

西夷果“乘四乘之传”入蜀，故改升仙桥为“驷马桥”。汉文帝六年（公元前175年），在蜀道上置邮。时淮安王谋反，丞相张苍“请处蜀郡严道邛邮”。严道即今荣经县，因邛崃山脉绵延于严道，所以叫“邛邮”。邮就是传递书信的邮人和信使的旅舍。

唐时驿道及驿传渐趋完备。以道路作为行政区划的名称，以长安（上都）为驿道起点，通向四方。太宗时，剑阁以南称为剑南道。嘉陵江以东地区属山南道。驿道沿线均有驿站的设置皆30里一置。一县之驿，由县令兼理，一州之驿，掌于州之兵曹，道则于节度使之下，置馆驿巡官、判官，以治理之。驿与邮，汉时是有区别的，唐时已混一。驿站汉称“馆驿”，兼有馆舍性质。《唐律》规定，非驿使，一律不能入驿。据《元和郡县图志》所载，当时四川主要驿道有：

上都西南行到山南道兴元府（汉中），至利川（广元），入剑南道剑州（剑阁），复经绵州（绵阳）、汉州（广汉），而至成都，驿程2010里。

自汉州西南行到彭州（彭县），经蜀州（崇庆），达邛州（邛崃），又西南行至雅州（雅安），复经黎州（汉源）、西州（西昌），而入姚州（云南姚安），驿程1685里。

自成都南行到眉州（眉山）经，嘉州（乐山），而达戎州（宜宾）驿程660里。

上都西行到凤翔，再西南行经凤州（凤县），入今甘肃境，经成州（礼县）、武州（武都）、文州（文县），入今四川扶州（南坪），而达松州（松潘）。驿程2160里。

上都东南行到襄州（湖北襄樊），入今湖北境，经荆州（江陵）、峡州（宜昌）、归州（秭归），入今四川境至夔州（奉节）、经万州（万县）、忠州（忠县）、涪州（涪陵）而达黔州（彭水），驿程3737里。

四川驿道中，除官驿，尚有贡道。唐玄宗时，杨贵妃喜荔枝。因荔枝出自涪陵荔枝园，从涪陵北的鹤游坪，经垫江，越梁山县北的高都山，趋今陕西乡县，至洋县接子午道，成为一条进贡荔枝的专用驿道，故称“荔枝道”，长约2000余里。天宝年间，涪陵所进荔枝，以马递驿载，七昼夜至京，人马多毙于途，而荔枝色味犹新。故杜牧诗称：“一骑红尘妃子笑，无人知是荔枝来。”足证当时驿运效率之高。

唐时还让私人于驿道沿线开设旅舍。《通典》载：“远适数千里，不持寸刃。”可见驿道上旅舍餐馆相当发达。

宋代驿道，沿唐制。只是以汴京（开封）为起点，驿程有所延长。

元代驿邮分置，在全国遍设站赤和急递铺。站赤是驿，急递铺是邮，站铺均实行义务劳役制。此时，四川行中书省所辖站赤，共132处，其中陆站48处，马986匹，牛150头。

明初沿元制。但制度甚严。文武官员驿使路程1500里以上,才可按品级乘传。明代,四川的驿道和驿站经多次调整,改道、增减,设置如下:

川陕路 沿线设锦官驿(成都)、广汉马驿(汉州)、五城马驿(中江)、皇华马驿(潼川)、云溪马驿(盐亭)、柳边马驿(南部县西)、锦屏水马驿(保宁城外)、问津水马驿(广元)。由广元向东北,经沙河神仙二军站,接陕西宁强黄坝驿。

北路 成都至松潘卫驿道。自锦官驿,经金山驿(绵州)、西平驿(江油)、小溪驿(龙安)、武平驿(龙安东)、古城驿(龙安东)、水进驿(龙安西)、小河驿(龙安西)三舍驿(松潘东)、达古松驿(松潘卫城)。

西北路 是另一条成都至松潘卫驿道。自锦官驿,经永康马驿(灌县)、太平驿(汶川东)、寒水驿(汶川西)、安远驿(茂州南)、护林驿(茂州城)、长宁马驿(茂州北)、来运驿(叠溪西)、归化驿(松潘境)、静平驿(松潘东)、达古松驿(松潘卫城)。

云南路 成都至建昌卫驿道。由锦官驿,经唐安马驿(崇庆)、白鹤驿(邛州)、百丈驿(名山东)、雅安驿(雅州)、菁口马驿(荃经东)、新店马驿(荃经西)、沉黎驿(黎州)、泸沽马驿(建昌北)、龙溪马驿(建昌北)、泸川马驿(建昌东)、白水马驿(建昌南)、禄马马驿(建昌南)、达阿用马驿(建昌卫治)。由

此往南,通云南武定府。

贵州、湖广路 出锦官驿,经龙泉驿(简州西)、阳安驿(简州西)、南津马驿(资阳东)、珠江马驿(资州东)、安仁马驿(内江南)至隆桥马驿。由此分路,南路经立市马驿(泸州东北)、泸州马驿(泸州西)、江门马驿(纳溪南)、永宁驿(永宁治)、普市驿(永宁南)、摩泥驿(永宁南)、赤水驿、阿永驿、层台驿(赤水西南),向南至贵州毕节卫;由隆桥向东至重庆,再分路往贵州或湖广。

潼顺路 自皇华马驿(潼川)、经九井马驿(射洪西)、朝天驿(蓬溪西),往东至顺庆府。

乌撒路 驿设周泥(乌撒军民府治)、黑张(治东)、瓦甸(治东)、在城(治东南)、普德归(治南)。自周泥驿向东,路通贵州毕节卫。自普德归驿向南,路通云南。

叙州府北路 设来节马驿,向北可至内江县安仁驿及隆桥驿、隆德驿。

各线驿路,共置驿站127处,其中陆站83处。

到清代,历经整并,路线分布走向更趋合理。康熙初年,置驿道5条,雍正年间,改以成都为中心,分为4条即:

北路(明川陕路) 原走潼川、保宁、广元一线,清复取剑门一线。由成都经旌阳驿(德阳)、罗江驿、新铺驿(绵州南)、魏城驿(绵州东北)、梓桐驿、上亭驿(梓桐县北)、武连驿(剑州南)、剑门

驿、昭化驿,达广元问津驿。

南路(明云南路) 原绕道崇庆州至邛州,清改道由双流、新津、经黄水河站、武阳驿、来凤驿至邛州。到富林驿(明沉黎驿,今汉源)分设支线,经泥头驿、化林坪驿、沈村驿、泸定驿、烹坝驿、日地驿,达打箭炉(康定)

西路(明西北路) 清时基本维持原线。

东路(明湖广路) 原由重庆取道广安、大竹一线,清时改走长寿、垫江、梁山、万县、云阳、奉节、巫山而入湖广。

另有由打箭炉至拉萨之入藏驿路。打箭炉,是川藏交通咽喉,宋、元、明以来,设为川茶番马交易的关市。清雍正、乾隆间,出兵西藏,凿通冷竹关,始成入藏驿路。

明、清两代对四川驿道的布设,为后来四川官马大路的形成,提供了合理的蓝图。清末,各省先后成立邮政局,驿传归清政府邮传部管理,其业务渐趋衰退。民国元年,驿传改由交通部管辖。迄民国3年,所有驿站尽裁。但其后在相当长时期里,边远山区,仍赖驿运维持交通。

3. 官马大路

官马大路(亦称官路)形成于清代。定北京为中心,向四方分达于各省省会。由省城通往省境内重要城市的道路,称官路支路,也称大路。

官路与大路,沿途大都为商业发

达之地,故又是重要商路。

清末,省内大路,起自成都,分布为五:

巴县大路 自成都至简阳,沿沱江达内江,经隆昌、荣昌、永川而至巴县。这是省内往来最频繁的重要交通线,后成渝公路基本沿此线修筑。

巴县大路有一支路,叫綦江大路,从巴县经綦江,达贵州的桐梓、遵义而接贵阳大路。

宜昌大路 从成都经三台、蓬溪、南充、大竹、梁山、出万县。沿长江,过云阳、奉节、巫山而达湖北宜昌三峡一线,为清汪鉴所开峡路。由宜昌经汉口、怀宁,以达南京。

宜宾大路 从成都沿岷江南下,经眉山而达乐山,复经犍为至宜宾。乐山以西,为著名的峨嵋山。清光绪三年(公元1877年)英人巴伯氏(EC·Bober)登山时极为赞赏,后成为著名风景区,不少外国人前来旅游,对交通开发,有极大影响。

大理大路 从成都到雅安,经汉源、越西,达于西昌。由此分两路:其一,自西昌沿安宁河南行,渡雅砻、金沙二江的会合点入云南境,经盐丰、宾川至大理;其二,自西昌西行,渡雅砻江,经盐源,入云南永北,复渡金沙江而达大理。

西藏大路 即四川官路自成都西延至拉萨一线。

除五大路外,还有来自云南官路

的泸县大路和宜宾大路。泸县大路：从昆明东北行，经曲靖、宣威，过贵州的威宁、毕节进入四川，经叙永、纳溪，渡长江到泸县；宜宾大路：自昆明北行，经东川、昭通、大关入四川境达于宜宾。

民国初，复将四川官路及五条大路调整为四大路，即川东大路、川中大路、川北大路、川西大路。大路为省内陆路交通的干道。川东大路，是连接成都与重庆间的交通干线。自成都经简阳、资中、内江、隆昌、永川、来凤驿、白市驿至重庆，长 535.5 公里。川中大路是连接成都与万县间的重要路线，自成都经金堂赵镇，三台、射洪、蓬溪、渠县、大竹、梁平至万县，长 680 公里。川西大路，是连接成都与康藏间的唯一交通孔道。自成都经名山至雅安，雅安以西分南北两路。南路经荣经越大相岭至汉源，再过飞越岭经泸定至康定。由成都经南路至定康定，长 450 公里。自康定入藏称西藏大路，分南北两路：南路自康定经雅江、理塘、巴塘、竹巴笼、察雅至昌都。北路自康定经道孚、炉霍、甘孜、德格、同普、会南路于昌都，再由昌都至拉萨。自成都经南路至拉萨，长 2660 公里。川北大路，即川陕栈道。是自中原进入川康藏的通道。自北京经西安、宝鸡、汉中、广元、绵阳至成都，又叫“四川官路”，长 2337.5 公里。自陕西沔县至成都，长 591.5 公里。

此外，另有支路，称小川北道、小川东道及川南通路。小川北道为入通江、南江、巴中山地而至万源、城口的小路；小川东道自简阳分出，东经乐至、安岳、大足、铜梁、璧山，而达重庆；川南通路，一走原宜宾大路，一走自流井，由宜宾渡长江，经庆符、高县、筠连抵云南的盐津，南趋昆明。

4. 古桥

(1) 几种早期桥型

栈桥 早在汉文帝四年（公元前 160 年），为克服高山峡谷障碍，巴蜀先人就开辟栈道，悬岩架木，作栈而行，故称“栈桥”。

据《昭化县志》记载：“白水岸有栈桥遗迹十余所，皆石凿圆孔，以立横梁，其孔深二尺三寸，广一尺二寸，每孔相去不及一丈，布受木板。”此栈桥又称“千梁无柱”。据《水经注·沔水》载：“其阁一头入腹，其一头立柱于水中”。这是一种有柱的栈桥，在四川宝兴县城到跷碛间，有遗迹可寻。

弓弓桥 据《北川县志》载：“距城七十里蛇溪沟，路隔大河，该地土人用树木连皮尖架一拱桥，以通行人，俗称弓弓桥。河口宽四丈余，而木之稍，相接于桥腰，用木蔑捆之，护以树杖为栏杆，见者无不称为绝技也。”

弓弓桥又名交桥，利用树木相交，作为跨越溪流或小河的一种桥渡方法。《古今图书集成》载：“天全州诸村，

水险恶,水落亦不可舟筏,夏则渡索,冬则交笱两岸,垒石对压二木,委其末而交缚于上,上平缚二木扣底,以蔑或缆连络,渡者上木引手,下木承趾。”桥梁工程专家唐寰澄在《桥梁建设》中介绍弓弓桥时说:“截止现在我所见过世界桥梁著作中是没有的,这是从另一个结构布置出发,解决了较大跨度的木桥设计。”

伸臂木梁桥 适用于河谷地带,因谷深水急,河面较宽,不易砌墩而创建的一种独特结构。《桥梁史话》载:

“两岸垒石作基陞,节节相次,大木纵横更加镇压,两边俱来,相距三丈丛木材,以板横次之。”又据唐寰澄所著《桥》中记载,其起源约在周威烈王二十年(公元前406年)。

(2)几座名桥

秦汉以后,历代均有建桥的文献记载。由于历经沧桑,残存至今的古桥已不多见。据清嘉靖二十年(公元1815年)《四川通志》的记载,当时四川142个厅州县,主要官马道上建桥1183座。据此而知,有年代记载的桥梁,大多属于明清两代修健。有的虽追溯久远,但多属重建。

笱桥 亦名万里桥。为蜀守李冰所建七星桥中的一座。位于成都南门外(旧华阳市)。杜甫诗:“万里桥西一草堂”,其桥址就在今天成都南河上。据宋《太平寰宇记》说“笱”就是“土夷人于天水之上置藤为桥”。据《晋书·桓

温传》记载,晋永和三年(公元347年),桓温伐蜀时,曾与李势战于笱桥,时隔600余年,桥仍在。据宋刘光祖《万里桥记》称“万里桥之水,盖秦渠也,古今相传,孔明于此送吴使张温曰:‘此水下至扬州万里。’后因以名”。这座桥,在明末清初战火中被毁。清康熙五年(公元1666年)重修,乾隆时又补修,光绪年间,县人马长卿复加营缮,谓“坚固逾昔”。其桥基曾被利用改建为行汽车的成都南门大桥。解放初期在考证司马相如抚琴台址时,曾在大桥西的锦江河上,发掘出古代桥基下的大铁椎,足证为笱桥故址。(见潘洪萱《古代桥梁史话》)

太平索桥 位于四川汶川湍水。旧名铃绳桥。桥为清时所建。桥长160米,宽2.67米,底用14绳(粗竹索),上铺木板,旁有索栏,可渡牛马。东西两岸立两柱,谓之将军柱,柱上架梁,绳绕梁过,使之不坠。两边各建层楼。1933年叠溪大水后,河面加宽桥梁改建,桥长增至200米。1952年由当时苏联人编著的《桥及其建筑》书中称:“中国人是美丽吊桥最先发明者,在这方面他们超过欧洲几个世纪,他们的吊桥是用植物粗索制作的。”

灌县安澜桥 此桥为竹索桥的杰出代表。位于著名的水利工程都江堰上。宋代淳化元年(公元990年)重修时名“评事桥”。明末毁于战火。清嘉庆八年(公元1803年)仿旧式重修,取名安澜

桥。

民间传说此桥修复前,有私塾教师何德先夫妇关心群众渡河困难,集资建桥。后教师遇害,其妻何娘子继承丈夫遗志,按照丈夫设计的桥式,添加护栏,历尽艰辛,终于将桥建成。人们称颂其热心公益,取名“夫妻桥”

桥长 340 米,8 个桥孔,最大一孔达 61 米,桥宽 3 米多,高达 13 米。全桥用细竹蔑编成组 5 寸(16.7 厘米)竹索 24 根,其中 10 根作底索承重,上横木板作桥面,压板索 2 根,余下 12 根分列桥的两侧,作为扶栏。绞索设备安放在桥两头石室内的木笼中,用木绞车绞紧桥的底索,用大木桩绞紧扶栏索。由于竹索太长,从两头绞紧至为困难,因而在桥梁中的石墩上添一绞索设备,也置石室木笼中,在木笼上面,建桥亭,分上下层,上层用木梁密排,砌大石以为压重,下层中空,便行人。布置精巧,八跨连续,稳定性较好。

1965 年修都江堰时,县交通局按清时桥式改建。用 25 毫米直径的钢丝绳代替竹索、栏杆索。锚定部分改用钢筋混凝土柱,用绳夹固定,底锚情况不变。现仍被旅游者视为景点。

泸定桥是我国现存古老铁索桥之一。桥位于泸定城西,西临海子山,东为二郎山。桥下大渡河水奔腾汹涌,声震山谷。桥头石碑上刻有“泸定桥边万重山,高峰入云千里长。”

清康熙四十四年(公元 1705 年),

四川巡抚能泰提臣岳升龙奏准修建。当年动工,第二年四月竣工。桥净跨 100 米(铁链跨长 101 米),净宽 28 米,桥面距枯水位 14.5 米。用 13 根粗铁链锚定于两岸桥台上,为承重索。其中有并列底索 9 根,上覆盖木桥面,纵横木板间留有很大空隙,符合现代吊桥抗风的设计。余 4 根分列两边,作为扶栏。每根铁链长 39 丈余(合 127.45 米),重 1 800 公斤,平均有 890 个铁环,每个铁环上均刻有制作工人及代号。铁桩重 900 公斤,由陕西汉中府金火匠马之常铸造。责有所专,足证对质量重视。东西桥台上均建有桥亭,其东为康熙玄烨亲题石刻碑一座,并有《康熙御制泸定桥碑记》。桥东西分别铸造长约 1 米铁犀牛一头和浮雕蜈蚣一条,意在镇压“水妖”。

在无机械安装设备的情况下,将重 1 800 公斤粗若碗口的铁链拉架于礁石密布,水流湍急的大渡河上,令人惊叹。架设的办法,据《小方壶斋舆地丛钞·云南略考》记述:先是以小船载铁链由东岸而西,因链重水急,多次掀翻。后有藏族僧人指点,把巨绳系于两岸桥亭横梁,将带有长绳的短竹筒套于巨绳上,以铁索穿挂于竹筒内,牵曳长绳,带动竹筒,把铁索沿巨绳滑向对岸。据调查考证,引索是用箭射向对岸的。

桥成后,据《打箭炉(今康定)厅志》载,每年三月一日开桥,十月初一

封桥(改用渡)。每日开桥时间从上午9时至下午4时。设税官1,税厂2,过桥收实物或钱。

民国24年中国工农红军长征途中,英勇抢渡泸定桥,以生命和鲜血创造了震惊世界的奇迹,成为中国革命史上的光辉诗篇。1961年经国务院确定此桥为全国重点保护文物。1977年国家文物管理局拨款重修,进行加固,改建桥头建筑,并建展览馆。

(3)遍布各地的石拱桥

由于四川山多,石料丰富,在桥梁建设上石拱桥得到普遍采用。其中留传下来具有独特风格而又有文献可考者有:

万县陆安桥 此桥位于万县市郊,建于清同治五年(公元1866年),是一座石级梯坡的较大石拱桥。桥长40余米,宽8米,就地起拱,跨度为5.33米。以红砂石砌成,用糯米、石灰、砂浆粘砌。拱圈成半圆形,造型优美,远望如虹。

达县高拱桥 在县东南风声场,建于清同治六年。桥长约73米,高约23米,宽10米。共有石梯76级。《县志》

云:“跨若长虹,为郡邑诸桥之冠,诚巨工也。”

泸县龙脑桥 位于泸州福集镇九曲河上。桥高4.95米,长53.46米,宽1.88米。由30块长1.58米、宽94厘米、厚59.4厘米的青石板组成13孔平桥。墩上有石雕,自右至左分别为:麒麟、大象、龙、龙、龙、雄狮和麒麟。大小不一,但比例匀称,栩栩如生。因龙头居多,故名龙脑桥。四条龙口内还各含一重约十余斤的石珠。风起时,龙鼻奏出悦耳鸣声,令人称绝。

据《泸县志》载,此桥建于明洪武年间,至今已600余年,仍完整无损。

在现代公路出现后,有的石拱桥被加以利用行驶汽车。据文献记载,川陕公路在民国23年测设时,因沿线原大路上的石砌拱桥宽大而坚固,足以行驶双道汽车。故在选线时,多以旧桥为控制点,以线路迁就旧桥。民国26年,在修建川滇东路时,也有类似情况。

解放后在各地普遍修建公路中,因地制宜地改造利用古桥的也不少。

(二)人畜力运输

人畜力运输是四川陆路交通中起源最早、使用时间最长的运输方式。数千年来,巴蜀的能工巧匠,根据四川地

形复杂、道路险峻的特点,创造了翘扁担、鸡公车与滑竿等独具地方特色的运输工具,适应了不同历史时期社会

经济发展的需要。人畜力虽是落后的运输方式,运效低、速度慢,但在民国14年(1925年)机械化运输工具——汽车出现前,它是四川陆路运输的唯一方式。

直至60年代初期,由于汽车数量少,且主要担负长途运输任务,人畜力仍在短途运输中居主导地位。1949年,人畜力完成的货运量占全省公路总货运量的89.3%,1962年仍占54.2%。60年代中期以后,随着汽车数量的增多,人畜力运输在公路运输中的比重逐步下降。60年代后期70年代中期,部分人畜力车通过技术改造成为半机械化运输工具。70年代后期至80年代初期,人畜力仅在公路短途及中转运输中起辅助作用。1985年,人畜力运量在全省公路总货运量的比重已下降至6%。但在不通公路的山区及农村仍在发挥重要作用。此外,在城乡集市贸易、农牧业生产、工地矿山中仍保留有部分人畜力运输,但多属自货自动或生产过程运输,从事营业性运输的为数极少。

1. 人力运输

(1) 人背肩挑

人背肩挑是四川陆路交通中起源最早,至今犹存的运输方式。在原始社会,人们就用人背、肩扛、手提等简易方法运输猎物和果实。随着生产力的发展,逐步演变到使用背具与挑具从

事货物运输。四川常见的背具与挑具有背兜、背架、扁担等。

背兜 为竹编背具,用以盛装货物,负于人背,适宜于丘陵、山区小道的货运运输。背兜容积有限,一般仅能装运40公斤左右。

背架 这是在背兜的基础上改进一种背运工具。它不受容积限制,既可背短小零星货物,又可背较长大的毛猪、木料、条石、粮包、盐包等货物。一般可负荷50公斤左右,体力强者可负重75公斤以上,背行者多手持尖端镶有铁锥的“丁”字形拐棍,俗称“丁字拐”,在上下坡时借助力,保持平稳,歇息时用它支撑背架,货不卸肩,就地休息。

扁担 它是一种木质和竹质的人力挑具。用绳将盛有货物的箩筐或其他容器悬吊于两端,用肩膀从中间挑起,负重行走。扁担挑运货物,一般重量约50公斤左右,适宜于平坝、浅丘地区短途运输。在高山地区还有一种两端上翘的“翘扁担”,将货物捆扎在扁担上的两端,能避免上坡下坎时货物触地,这种“翘扁担”在山区非常实用,由于所挑货物高过人头,民间称为“挑高肩”,它是山区人民创造的一种很有地方特色的人力挑具。

四川在公路、汽车出现之前,人背肩挑是陆路运输的重要方式。四川高原山区多背运,平原浅丘多担挑。据《中国国民经济丛书》记载,民国21~

25年,全省人背肩挑运量,每年平均为66万担,(3.3万吨)而当时汽车的年运量还不到1万吨。40年代以后,公路通车里程增加,汽车和人畜力车不断发展,长途货运则由汽车及人畜力车担负,背运与挑运逐步转向短途和支线。50年代以后,人背肩挑从业人员多数转入搬运装卸行业,从事港站间的装卸或支线短途转运业务。80年代,在四川广大山区和农村所见到的背兜、扁担,已成为农民逢场赶集的自用工具,从事社会运输的已为数极少。

(2) 轿子与滑竿

轿子与滑竿制造容易、载乘方便、不择道路,是四川近代陆路客运的重要工具。

轿子 轿子起源于汉代的舆轿。舆轿原是一种有轮的手推小车。这种小车行平路易,逾山难。隋唐时期,去轮加杠,改推为抬,演变到五代定型为轿子。

四川轿子分官轿、花轿、街轿、长途轿4种。宋代四川始有官轿。官轿造型华贵,专供官吏出巡、上任时乘坐。根据官职大小,官轿有二人抬、四人抬、八人抬三种区别。花轿供妇女婚嫁时乘坐,因装饰华丽,民间称之为“彩轿”。街轿是城市民间短途代步工具,制作比官轿、花轿简单,轿体较轻。长途轿系黑轿壳,轿身短小,形似鸭篷,川西人民俗称它为“鸭篷轿”。

滑竿 滑竿是清朝光绪年间,四川

轿夫创造的一种简易轻便的运客工具。以两根竹竿为架,再用竹片编制成卧椅悬于竹杆间,由两人抬行。由于滑竿比轿子轻便,前后易于配合,乘客可座可卧,能放眼观看沿途景色,减少旅途劳顿和寂寞,很受人喜爱,因而发展轿快。

清光绪十七年(公元1891年),重庆设立海关,开辟商埠,商贾云集,轿子、滑竿成为主要代步工具。光绪二十一年,重庆有轿子、滑竿2000多乘,抬工约5000人。清光绪三十三年,成都市内各街道及城门附近均有轿行招揽乘客。20世纪30年代,四川轿子、滑竿处于鼎盛时期。民国26年,四川省政府统计:全省有轿子45636乘,滑竿14190乘。40年代初,因人力黄包车的兴起,城市短途客运由车代轿,轿子、滑竿开始走向衰落。以轿子、滑竿最多的重庆为例,民国26年,拥有30000多乘,到民国29年,减到19000乘,民国35年,仅有4560乘,民国38年,还不到600乘。50年代后,全省轿子绝迹,滑竿数量进一步减少。从60~80年代中期,全省仅有峨嵋山、青城山等旅游区有少量营业性滑竿从事客运,其他地方也已绝迹。

(3) 独轮车

用硬杂木作原料,在由直梁和横梁组成的车身前部装一只木轮即成独轮手推车(简称独轮车)。独轮车型有宽架与窄架之分,宽架能载250公斤,

窄架负重 150 公斤左右。多为单人推行。若遇小坡或负荷过重,前面添人帮助牵拉。日行 25~40 公里。推行时因车轴滚动与车碗摩擦发出吱吱声、近似鸡叫,因此俗称“鸡公车”。独轮车制造简单,操作方便,适应性强,负重超过人背肩挑,故为四川陆路交通中长期使用的一种短途运输工具。

春秋时期,中原地区已开始使用独轮车。汉代称作辘车。蜀汉时期,诸葛亮将民间使用的辘车加以改造,用于北伐战争中的军粮运输。传说诸葛亮改造后的辘车即是《三国志·蜀志》所记的“木牛流马”。元、明、清时期,独轮车已成为四川平原浅丘地区普遍使用的短途运输工具。清宣统五年(公元 1909 年)出版的《成都通览》记载:“独轮手推车大量行驶街市,致使街面损坏,故在街面中心修有石槽专供独轮车推行”。当时独轮车行驶路线均以城市为中心连接附近区乡,城市人民生活必需的粮食、蔬菜多靠附近农民用独轮车运入。民国时期,四川独轮车进一步发展,川西平原各县农村,几乎家家都有。据民国 26 年,全省有独轮车 16.5 万辆,以短途货运为主,同时也推运短途旅客。抗日战争期间,为弥补汽车运力不足,四川省驿运管理处曾组织独轮车推运军粮、工粮、食盐、芒硝等大宗物资。50 年代初,成都附近各县每天仍有几千辆独轮车装运粮、油、盐、猪、菜等生活物资到成都。川南粮

食局为调粮需要,曾组织独轮手推车 1 000 多辆,从德阳推运粮食至赵镇装船转运内江。1955 年,全省独轮车完成货运量达 32.5 万吨。60 年代以后,除季节性交售公粮仍用独轮车推运外,大宗物资逐步改由人、畜力架车担任。80 年代初期,自行车普遍进入农户家庭,过去由独轮车担负的零星运量,也改由自行车捎运。从事社会营业性运输的独轮车大量减少。但由于独轮车轻便灵活,能适应基建工地便道及田间小道的短途货运,1959 年在国家农业部、交通部召开的南方农村运输工具评选会上,它被评为非机动车中的优良车型,1983 年联合国亚太地区经济和社会委员会在泰国举办的“亚太地区非机动车展览讲习班”,将四川三种独轮车推荐为可在第三世界国家推广应用的非机动车型。

(4) 黄包车与架车

黄包车 黄包车上部为带座的轿斗、轿篷,下部由两个充气胶轮、车轴、减震弹簧等组成。一人乘坐,一人拉行,一般负荷 100 公斤。它是 20 世纪 20~40 年代四川城镇重要客运工具。

黄包车因从日本传入中国,故称“东洋车”。清光绪二十五年,成都首次出现“东洋车”。10 年后在成都设厂制造。据《成都通览》记载:“东洋车前十年即有,……(成都)南门外通花市有马路一条,……每年二三月劝工会时专行东洋车。”

黄包车具有乘坐舒适,拉动省力,速度较轿子、滑竿快等优点,经营者又有利可图,故发展迅速。民国26年全省已有短途黄包车1万余辆,长途黄包车6300辆。随着公路的延伸,黄包车除经营市内短途客运外,也经营长途客货运输业务。抗日战争时期,汽车受军事管制,主要承运军需物资,城市民间客货运输多由黄包车承运。民国34年是四川黄包车极盛时期,全省共有黄包车27120辆,车夫及维修工人有55900人。抗日战争胜利后,汽车由军运转向民运,城市公共汽车有较大发展,多数客源、货源改由货车及公共汽车承运,黄包车业务日趋清淡,车数锐减。民国38年全省黄包车下降到13000辆,比民国34年减少50%。解放后,四川城市公共汽车逐渐增多,基本能满足乘客需求,加之社会风气改变,人民不愿乘坐人拉人的黄包车,致使黄包车业务渐趋停顿。1950年7月,成都、重庆两市先后成立人力车工会筹备会,组织20000多拉车工人进行生产自救,改制车型,由拉客转为拉货。到1953年,四川的黄包车已逐步为脚踏三轮车或机动三轮车代替。

架车 由人力黄包车改制而成。它在黄包车的基础上,拆掉乘人座轿,在车轴上加装两根硬质木梁作车架,上铺木板,用于装载货物,为增加负荷,改充气轮胎为硬胶带。适宜平原浅丘地区运货之用。根据载重量大小分轻、

重型两种,轻型架车由一人拉车,一般负荷500公斤左右;重型架车载重可达1000公斤,由一人拉中杠,两侧增人帮拉,俗称“拉飞边”。

四川人力货运架车形成于50年代初。它具有制造简单、装卸方便,在厂矿工地、港站货场及农村机耕道运货比汽车灵活,故在短途货运及中转运输中具有一定优势。50年代初期至60年代中期,由于汽车运力不足,只能保长途货运,故适宜短途货运的人力架车得到迅速发展。1954年,全省架车有12800多辆,1956年发展到39000辆,1965年增加到8万辆。70年代开始,由于汽车及简易机动车的发展,成、渝等大城市专业运输架车逐步减少,但在县城及农村仍有架车4万余辆。80年代初城乡经济活跃,货运繁忙,为适应农村经济需要,各县乡,镇个体架车又发展起来。1981年,全省乡、镇个体及副业架车增加到5万余辆。1983年以后,四川城市出现微型汽车、小吨位客货两用车,农材也广泛使用拖拉机搞运输,架车数量有所减少。1985年全省仍有架车3万多辆,其中城镇个体营业性架车1万余辆,其余均为农村副业架车。

2. 畜力运输

(1) 畜力驮载

畜力驮载是用骡马与牦牛作驮载工具的一种陆运方式。它较人力背挑

载量大、行走快,又适宜各种道路的长短途运输。在机动车未出现之前,它在四川陆运史中曾发挥过重要作用,至今仍在不通公路的高原山区及少数民族地区短途运输中发挥作用。

驮马运输 驮马是四川古近代省内和省际间陆路货运主要工具。四川盛产马,一是阿坝、甘孜州的“草地马”,一是凉山州的“建昌马”。“草地马”可驮载 80~120 公斤,“建昌马”可驮载 60~90 公斤,日行 30~40 公里。

四川驮马运输始于秦汉。在元、明、清时期已具相当规模。19 世纪末,从雅安等地用驮马运到康藏地区的茶叶、粮食,每年达 500 多万公斤;康藏地区的金、银、畜产品、药材也由驮马捎回雅安转运内地。民国初年驮马运输进一步发展,在雅安至康定、西昌至昆明等线路上从事货物运输的驮马达 13 000 多匹。20 世纪 30 年代,在松潘、懋功、汶川路线上常年运输的驮马达 12 000 匹;在川南地区的威远、自贡、内江、江津、泸县、宜宾等地驮运煤、铁、盐、糖的驮马有 15 000 多匹。川陕公路未修通前,四川至甘肃的货物,主要靠 2 000 多匹驮马运输。抗日战争时期,军运任务繁重,汽车运力不足,曾征调民间驮马 6 500 匹,担负军需物资运输,50 年代以来,公路通车里程不断增加,汽车和机动车大量发展,驮马不断减少。1956 年全省有专业驮马 28 288 匹,1970 年仅剩 6 399 匹。1985

年,除边远山区尚有 171 匹从事零星运输的副业的驮马外,从事营业性运输的驮马几乎绝迹。

牦牛运输 牦牛产于四川甘孜州的石渠、炉霍、道孚、理塘和阿坝州的红原、黑水、若尔盖等地,是川西北高原藏区驮运货物的主要工具。牦牛善行沼泽草地,能在空气稀薄和冰天雪地的高原载货运行,故被藏胞誉为“雪山之舟”。用作驮运的牦牛,可载重 40~50 公斤,日行约 20 多公里。由于高原气候恶劣,人烟稀少,为便于克服途途中的困难,驮牛大都结队而行。牦牛主食青草,驮运的淡、旺季随水草的枯荣为转移,春冬草木枯萎为淡季,夏秋水草繁茂为旺季。

明代以前,高原藏区各县间货物主要靠牦牛驮运。清代至民国初期,从四川阿坝、甘孜到西藏、甘肃的长途跨省贸易货物,也靠牦牛驮运,并形成以下几条固定驮运线路:

松潘经墨洼至甘肃南部的玛曲、碌曲;

松潘经瓦切至青海的果洛;

康定经理塘、巴塘至西藏;

康定经道孚、甘孜至西藏。

民国 6 年,四川《道路月刊》记载了康藏交通线上的驮运情况:“边地运输货物,均用牛驮,人民行走俱乘骡马。本路(指通康藏路线)商务甚大,由边入藏,则以茶叶、布匹、绸缎为大宗,由藏运边则以羊毛、药材为大宗。每日

途间运货驮牛不下万千。”民国 33 年秋,为适应抗日战争需要,开通了全程 2 500 公里的中印国际牦牛运输线(由康定经甘孜、昌都、拉萨、东亚至印度的葛伦堡)。50 年代初,在修筑川藏公路时,曾组织数万头牦牛运送各种物资。1952 年《西康日报》报道:“藏族同胞出动了数万头牦牛和大批人力,在 1700 余里的康北各路运输线上,无论是酷寒的冬季或严峻的夜间,运送着各种物资,保证了进藏部队和筑路部队的补给。”据 1954 年《康藏高原公路修建史料汇编》记载:“康藏工地运输几乎全赖牦牛,藏民支援的畜力多达 60 万驮次”。60 年代随着公路交通的发展,牦牛驮运逐渐减少,在甘孜、阿坝两州不通公路的区乡,牦牛依然是藏族地区不可缺少的运输工具。

(2) 畜力车

畜力车是以马、牛、骡作动力的一种客货运输工具。根据牲畜头数和车辆载重不同,分为单、双套、多套三种畜力车。单套车是以一匹牲畜作动力的轻型畜力车,载重 600 公斤左右;双套车是以两匹牲畜作动力的重型畜力车,可载重 1 000 公斤左右;使用三头以上牲畜的车为多套车,可载重 2 000 公斤。

秦并蜀后,四川始有马车。两汉时期马车运输兴盛,车种繁多,用途广泛。蜀汉时,造车作坊集中于成都南郊外,并设车官专管车辆制造。清代中期

以前,畜力车都是官车或民间自用车,不从事营业性运输。清末民初,在四川平原浅丘地区的官马大路上,始有少量营业性畜力车行驶。20 世纪 30 年代,随着公路的修筑,营业性畜力车逐步发展。民国 24 年,威远人陈某创办“华懋运输公司”,有双套骡马车 20 余辆,经营成都至石桥一线货运。民国 26 年,川陕公路全线通车后,陕西、甘肃、河南等省私营长途骡马车开始流入四川,承揽川陕公路沿线货运。抗日战争期间,急需调运的军需民用物资增多,汽车运力不足,适于长途货运的畜力车得到进一步发展。民国 34 年全省畜力车已达 1 200 余辆。民国 38 年全省有畜力车 1 500 辆,其中汽车轮胎的多套车 400 辆。1956 年全省有 1 925 辆畜力车参加运输合作社。1957 年发展到 4 816 辆。大跃进时期,党和政府倡导以畜力代替人力、大搞车子化运输,多数地区将人力架车改为人畜合拉车,使畜力车运输进入高潮。1962 年,全省畜力车(含人畜合拉车)发展到 8 442 辆,比 1957 年增加近一倍。60 年代后期至 70 年代中期,各地运输合作社通过技术改造,逐步发展简易机动车,取代了部分畜力车,进入 80 年代,畜力车逐渐被淘汰。到 1985 年,全省仅剩畜力车 895 辆,仅在区、乡担负零星短途货运。

3. 人畜力运输组织

(1) 驿运

这是我国古代官办的交通运输组织。

汉时蜀道五里一邮(邮是供信使住宿的旅舍),十里一亭(亭是供官员食宿的地方),三十里置驿(驿备有驿卒、驿马,为信使和官员提供食宿和交通工具)。唐代四川驿制渐趋完备。唐玄宗破例驿运荔枝,自此,所有驿运均可运物,并准私人在驿道沿线开设旅馆。元朝四川行中书省,在各州、县设有传递官物的急递铺。明代还增设担负客货运输的递运所。清代在省内腹地设驿;关外(指康定以西)设塘;传递军事文报、运军需物资设站;运官家物资设所;走递公文设铺。驿站备有骡马,大站40~60匹、小站10~15匹。人员夫役有驿书、马夫、兽医、扛抬夫等。步递组织设有铺夫、铺兵等。清康熙年间,四川设水陆驿85处,其中陆驿51处、驿马1989匹、夫役4045名,岁支驿政费79430两,康熙五十八年(公元1719年)为平息准葛尔部落酋长叛乱,清廷派川军入藏,始设站台于川藏南线。由康定经理塘至巴塘一线的军事运输,都由沿途站台负责。清光绪三十年(1904年),英军入侵西藏。清廷于清光绪三十三年任命川滇边务大臣赵尔丰兼驻藏大臣,在川藏南北两条干线普设站台,传递军事文报和运军需物资。

大清邮政开办后,驿运逐步被邮局取代。清宣统三年,邮传部下令将驿站一律裁撤。

民国27年10月,鉴于抗日战争对运输的需要,国民政府行政院召开全国公路、水道交通会议,通过利用全国人畜力运输的决议。民国28年1月,国民政府交通部在重庆成立驿运管理所。民国29年10月,四川成立省驿运管理处,下设川东、川西、新渝、渝广4个总段、41个分段和44个驿站。民国31年10月在雅安成立西康省驿运管理处,下设雅安、清溪、西昌3个驿运区和7个驿运站。民国32年1月,省内驿运机构改组,调整为川东、西、川中3个驿运区(川中区由川西区兼管)、8个驿运段。在驿运管理上,实行“全面统治、征工服役、征调工具”的政策,货物实行“统收统运”。运输工具统一编班编队,每10~15头驮畜、或10~15部人畜力车编为1个运输班,5个班为1个分队,5个分队为1个中队,5个中队为1个大队。各级队长由驿运机关委派。国民政府交通部驿运总管理处负责川陕、川黔、叙昆、泸昆、川鄂、川康6条省际干线驿运,四川驿运区负责支线驿运。全省主要支线有:奉建支经(四川奉节至湖北建始);渝广支线(重庆至广元);川西支线(成都至邛崃、蒲江、崇庆、郫县、温江等县);渠万支线(渠县至万县);雅会支线(雅安至会理),雅西支线(雅安至西昌);

雅康支线(雅安至康定);雅宝支线(雅安至宝兴);雅名支线(雅安至名山)9条。全省驿运里程达3 996公里。

驿运机构对承运物资的配运,在民国30年前只办理货运,民国31年,重庆驿运处始办重庆城郊和市区的马车客运。四川省驿运处也在成都市郊、市区开办5条马车客运路线。同年10月川陕驿运管理分处开行成都至重庆的长途马车客运,7天到达。民国34年1月,驿运机构调整,驿运业务划归公路局领导,局内设驿运科办理驿运事务。抗日战争胜利后,驿运机构全部裁撤。在抗战的8年间,全省共征用人畜力车24 500辆、力夫64 700人、驮畜3万余头。共运军、公、商物资110万吨、周转量11 327万吨公里,马车运客400多万人次。

(2) 马帮

四川民间驮马运输,有专业和副业之分。专业驮马有固定营运路线,常年为客商驮运货物。副业驮马,俗称“农家马”,农闲参加社会运输,多在区、乡驮运短途货物。专业驮马中,有的由大马户独自经营,有的由小马户集伙经营,民国称之为马帮。少则几十匹,多的几百匹。帮内由马帮头总管,负责招揽货源,调派马匹。每个马帮雇有赶马工、兽医、钉马掌工。马帮主要经营长途货运,每日行程根据站与站间距离而定,一般小站30公里,大站45公里。须当日到达,以利于解决住宿

及牲畜饲养。元、明、清时期,四川驮运兴旺,在川藏、川甘及省内驮运干道上有不少马帮经营。全省主要骡马大帮有:

川康藏区马帮 川康藏区马帮多为藏民中的土司、头人经营,一般有驮马200~300匹,喇嘛寺院的驮马则上千匹。最具代表性的要推帮达昌马帮,有骡马1 200匹,雇佣驮脚娃(赶马工人)100人以上,总号设在昌都,在康定及印度的加尔各答设分号。主要从事运输和贸易,运销康藏的毛皮、药材和内地的边茶以及从印度进口的毛料、洋货等。帮达昌马帮骡马多,运销范围广,每年从雅安至拉萨要往返2次,是20世纪30~50年代初川藏交通线上最大的马帮和巨商。1952年川藏公路修到康定后宣告停业。

阿坝地区马帮 阿坝地区藏民自古有驮运的习惯,但驮运专业多由大马户把持。20世纪30年代,松潘、理县、懋功一带有专业驮马12 000多匹。据灌县商会调查资料,从20世纪30年代初期至40年代后期,每年用驮马从灌县通过松潘驿道运入阿坝地区的边茶、土布、粮食、菜油等有1 000多万公斤,运出的山货、畜产品、药材等有500多万公斤。1955年11月成阿公路通车后,阿坝地区驮马运输遂由汽车运输取代。

川甘驿道马帮 明、清时期,川甘驿道是川北与甘南的主要交通贸易线。

两省物资交换,主要集中在四川中坝(今江油县)。民国24年,仅甘南武都、河西等县就有2000多匹驮马担负川甘驿道驮运,沿途有几十家骡马大店供人、畜歇息。青川县青溪镇是川甘驿道必经之地,该镇每日过往投宿的驮马有200~300匹。民国25年,川陕公路通车后,汽车运输逐步取代驮运。40年代后期,川甘驿道驮马减少到100多匹。50年代末期,驮运业务全由汽车取代。

川南地区马帮 川南地区驮马主要分布在自贡、威远、内江、江津、泸县、宜宾等地。多系小规模经营,驮马少则三五匹,多则一二十匹。若长途驮运,则组成一二百匹的大帮结队而行。20世纪30~40年代,专业驮马达15000多匹,主要担负区内短途及川滇、川黔长途货运。50~60年代,驮运逐渐被汽车运输取代。

(3) 轿行

轿行以轿子、滑竿为主要运输工具,经营长、短途客运,也为客商抬运行李、包裹等货物。规模小的轿行在旅店、客栈租用房子,雇请人员营业,规模大的轿行,则附设旅店、茶馆为客商服务。四川最早成立轿行为清道光三年(公元1823年)的松柏长,同治五年(公元1866年)由昆明迁来的麻乡约,光绪九年(公元1883年)的祥合元、三厢子等几家。民国初期,四川各地轿行发展到60多家。到民国26年增加到

600多家。山城重庆是西南几省货物交易集散地,人口稠密,商贸繁荣,加之地势不平,坡坎多,代步宜轿不宜车,轿行业务十分兴旺,轿子之多为全省之冠。据民国26年统计,重庆九门十二区有轿行389家,轿子、滑竿31120乘,占全省总数68%,轿夫多达10万人。轿行中最具代表性的是西南几省中规模最大、信誉最好的“麻乡约”轿行。该行于清同治元年由陈洪义在昆明创办。因陈面部有麻子、办事公正、守信义,犹如过去乡里中的“乡约”(旧时奉官命在乡里办事的人),人们遂称他为“麻乡约”。“麻乡约”轿行在办理客货运输业务中,重信誉、善管理,深受客商信任,业务日益兴旺发达。同治五年总号迁重庆后,下设民信局、货运行、轿行,分别经营送信、货运、客运等业务。其客货运输网点遍布川、康、滇、黔四省,并在四省交通沿线主要城市设有分号办理业务。从20世纪初开始,营运线路伸向湖北、江苏、上海、河北等省、市,甚至承揽中越、中缅等国际间客货运输业务。从昆明经个旧、河口到越南,昆明经楚雄、保山到缅甸的丝、茶、工艺品等货物,均由“麻乡约”轿行揽运。民国初年是“麻乡约”轿行的极盛时期。仅重庆一地,每天上路的轿子,少则30~50乘,多时超过100乘,每天发往各地的货物多达400~500挑,运量之大,营运路线之长,使当时同业者望尘莫及。

(4) 车行

车行是出租人力黄包车的商行,由私商出资购车兴办。车行不直接办理运输业务,只将黄包房租给拉车工人,收取租金。拉车工人走街串巷,招揽顾客,各自分散经营。四川车行始于20世纪20年代。民国11年,泸县商人何庭光创办和通车行;接着,民国13年成都的利通,民国18年重庆的嘉尔登、道康等8家车行相继出现。30年代的车行有较大发展。民国26年,全省有车行400多家;民国34年,全省车行发展至1036家,黄包车达17653辆。一般车行采取以下三种租金形式:

车底租金 按营业收入分成,车行老板得40%,拉车工人得60%。这是车行开办初期盛行的租金形式。

押金日租 租黄包车,先收取10~20元押金,不租用时退还。拉车工人每日另向车行交租金3~5角。成都地区车行在40年代中期前普遍采取此种形式。

实物车租 民国37年,物价猛涨,法币贬值。车行为了不受物价波动的影响,以食米作车租,租车时先缴食米一石(合100升),每日再交租米2升。租车还需有铺保,否则租不到车。

四川车行规模不大,一般有车20~30辆左右,设有停车场地,配有修车工人。车行收取车租后,车辆维修、补胎、配换钢丝等均由车行负责。

(5) 运输联营社和合作社

四川解放后,承担社会运输的人

畜力车仍由私人分散经营,货源被中间商行把持。1950年6月,西南交通部公路管理局颁发《西南区商营人畜力板车运输业暂行管理办法(草案)》,要求将民间分散经营的人畜力车组织起来,成立集中管理、自负盈亏、联合经营的运输联营社。1950年底,川东、川西、川南、川北行署及西康省交通厅,按照人力架车、畜力板车、马车分类进行编组编队,在全省范围内先后成立人畜力运输联营社79个,废除了封建把持制度,实行了统一货源,统一运价,统一调度的“三统”管理,发挥了人畜力车的运输潜力,适应了经济建设的需要。

四川人畜力运输联营社从1950年创办到1956年合作化前的6年中,全省加入联营社的运输工具计有:畜力车2798辆、人力架车37408辆、驮畜22693头。1956年共完成货运量878万吨,占全省公路货运总量的68.7%。

1956年,四川省对人畜力运输业进行了社会主义改造。在联营社基础上,按照自愿互利原则,通过清产核资、折价入股、按股分红的办法,将人畜力运输工具和从业人员就地组成集体所有制的群众运输合作社(简称群运社)。

四川省交通厅于1956年制定了《群众运输合作社社章》,明确规定群运社是集体所有制企业。实行民主管

理、同工同酬、按劳分配、共负盈亏。受当地交通主管机关和群运管理机构领导。在货源分配、运力调度等方面服从国家统一安排。同时,省交通厅派出工作组到各地群运社蹲点,开展以思想教育、生产管理、财务核算为中心的整社工作。在提高社员思想觉悟的基础上,制定了生产责任制,改革了分配方法,推行了财务包干制度,调动了广大社员的生产积极性,生产效率显著提高。据自贡、乐至、遂宁等地调查,群运社比联营社时期运效提高 15%,社员平均收入增加 12%,充分显示了组织起来走合作化道路的优越性。

1956 年 10 月,组建群运社 35 个,同年 11 月,发展成 40 个。入社工具占全省总数的 16.5%。1957 年建社工作进展加快,上半年建社 110 个,建运输合作小组 32 个,入社工具占全省总数的 57.3%。到 1957 年底,全省共建群运社 396 个,入社人力板架车 28 357 辆,畜力车 19 258 辆,驮畜 28 288 头,从业人员 72 699 人。即 95%以上的人员和运输工具都加入了群运社,基本完成了人畜力运输业的社会主义改造。

1958 年,在全国农村掀起人民公社化高潮的历史背景下,四川群运社迅速向国营运输公司过渡。1958 年底,全省各县(市)有 200 多个集体群运社,88%的人畜力运输工具采取直接过渡办法转为国营运输公司。

区、乡群运社及运输合作小组大部分并入人民公社,成为公社的专业运力。

集体运输合作社实行国营后,由于在分配上搞平均主义,挫伤了社员的生产积极性,致使生产下降,收入减少,影响了运输业的巩固和发展。1961 年,交通部颁发了《关于民间运输业若干政策问题的规定》(试行草案)。1962 年,根据此指示精神,全省除成都、重庆、自贡、泸州、万县、广汉、江油等地的 21 个运输公司(站)保留国营性质不变外,其余的全部转回为集体运输企业,同时进行了财务清理,核实在国营期间平调集体运输企业的资金 1 200 多万元,由国家全部退赔,弥补了集体运输企业的经济损失。1963 年,四川省交通厅发布了《四川省群众运输组织管理办法》(草案)。加强了县、区群众运输管理站对人畜力运输“三统”管理的职能,使运输合作社的生产经营情况逐渐好转。1966 年与所有制调整前的 1962 年比较,运输车辆增加 11.54%,货运量增长 58.72%。

70 年代初,开始对人畜力车进行技术改造,各地群运社的积极性很高,社员自己动手造机动车,边制造,边投产。1971 年,广汉县运输公司造出第一台 5 马力柴油三轮车为国庆献礼。1972 年又造出 13 辆机动三轮车投入生产。1975 年,什邡县运输合作社制造出小马力简易柴油机动三轮车 38 台,

在全省率先实现运输机械化。各地积极推广什邡县的经验,到1976年,全省自制的12匹马力柴油机动车已达6000多辆,相当于2万辆人畜力车的运力。为加快运输机械化的步伐,省计经委将群运社所需钢材、燃料和设备纳入计划。省交通厅将部队退役和国家分配给交通部门的汽车以专项指标

分配一部分给各地运输合作社。从1976~1980年,每年分配给运输合作社的汽车有800辆左右。到1985年底,全省集体运输合作企业已拥有汽车7633辆,其中:客车1897辆;货车5736辆。原有的人畜力车辆已由汽车和其他机动车代替,基本上实现了运输机械化。

二、全省水陆客货运输综合统计

四川省交通部门 1950~1985 年公路与水运客货运输统计

年份	货 运 量 (万吨)			货物周转量(万吨公里)			客 运 量 (万人)			旅客周转量(万人公里)		
	合 计	公 路	水 运	合 计	公 路	水 运	合 计	公 路	水 运	合 计	公 路	水 运
50	237.1	58.6	178.5	31 431	5 684	25 747	37.2	20.9	16.3	4 128	3 592	536
51	358.6	83.5	275.1	44 734	5 436	39 298	59.8	45.2	14.6	7 433	6 891	542
52	792.3	347.3	445.0	54 082	7 355	46 727	335.8	46.0	289.8	9 630	6 779	2 851
53	1 163.7	607.1	556.6	73 227	19 363	53 864	669.9	109.1	560.8	20 360	14 408	5 952
54	1 337.1	648.6	688.5	96 625	28 631	68 024	713.6	156.0	557.6	21 921	16 360	5 561
55	1 581.1	725.8	855.3	125 865	30 440	95 425	586.1	262.5	323.6	34 674	30 988	3 686
56	2 381.3	1 277.1	1 104.2	149 370	40 544	108 826	1 348.4	812.5	535.9	64 020	58 815	5 205
57	2 800.6	1 248.0	1 552.6	180 539	41 963	138 576	1 893.5	956.2	937.3	68 489	62 144	6 345
58	4 662.4	3 106.5	1 555.9	204 528	67 798	136 730	2 207.3	1 262.9	944.4	92 579	81 169	11 409
59	7 655.0	4 947.3	2 707.7	324 177	112 756	211 421	2 026.6	1 343.3	684.3	96 534	81 709	14 825
60	9 601.3	6 398.0	3 203.3	409 181	16 246	246 935	1 785.7	1 300.0	485.7	95 854	81 212	14 642
61	4 770.5	3 000.7	1 769.8	228 358	75 468	152 890	1 496.0	1 014.17	481.3	77 948	62 528	15 420
62	2 565.8	1 644.0	921.8	139 812	47 362	92 450	2 598.3	1 503.0	1 095.3	114 522	94 209	20 313
63	2 511.0	1 625.0	885.9	149 798	49 222	100 576	2 843.9	1 606.0	1 237.9	105 573	87 259	18 314
64	3 003.0	1 938.0	1 065.0	158 082	55 639	102 443	3 120.0	2 048.0	1 072.0	123 925	106 776	17 149
65	4 232.0	2 781.0	1 451.0	188 024	83 033	104 991	3 389.0	2 304.0	1 085.0	142 309	128 485	13 824
66	5 051.9	3 461.7	1 590.2	230 569	115 175	115 394	4 067.8	3 140.0	927.8	179 204	163 802	15 402
67	4 519.5	3 086.6	1 432.9	211 911	102 873	109 038	3 809.7	2 899.6	910.1	170 962	155 170	15 792
68	3 159.4	2 128.3	1 031.1	146 571	61 578	84 993	3 045.2	1 973.6	1 071.6	135 841	116 591	19 250
69	3 984.2	2 813.8	1 170.4	183 551	82 946	100 605	3 851.2	2 724.8	1 126.4	179 930	157 675	22 255
70	5 010.1	3 526.9	1 483.2	243.846	114 264	129 582	4 545.2	2 995.2	1 550.0	187 734	166 017	21 717
71	5 989.0	4 180.4	1 808.6	275 891	13 151	139 740	5 523.3	4 050.4	1 472.9	221 440	194 125	37 315
72	6 399.0	4 440.0	1 959.0	293 661	143 683	149 965	6 236.0	4 740.0	1 496.0	252 156	226 824	25 332
73	6 121.2	4 335.5	1 785.7	289 780	147 777	142 003	6 899.3	5 347.3	1 552.0	270 428	224 252	26 176
74	5 810.9	4 155.1	1 655.8	269 986	136 707	133 279	7 445.8	5 626.9	1 818.9	278 144	249 402	28 742
75	6 595.0	4 738.7	1 856.3	316 955	159 871	157 084	7 893.1	6 004.4	1 888.7	286 920	255 977	30 943
76	6 768.2	4 908.9	1 859.3	302 669	155 254	147 415	8 573.6	6 658.2	1 915.4	304 397	273 038	31 359
77	8 142.5	6 033.4	2 109.1	375 929	198 816	177 113	9 589.6	7 523.1	2 066.5	323 637	290 824	32 813
78	8 980.8	6 638.5	2 342.2	418 160	226 073	192 087	11 852.7	9 724.6	2 128.1	378 571	346 831	31 740
79	8 777.0	6 594.2	2 182.8	429 462	244 808	184 654	14 882.4	12 407.6	2 474.8	453 671	417 881	35 790
80	8 037.5	6 082.4	1 955.1	419 893	235 651	184 242	20 807.1	17 783.0	3 024.1	603 239	558 850	44 389
81	7 455.9	5 764.2	1 691.7	404 881	234 683	170 198	26 648.4	23 183.9	3 464.5	735 105	683 895	51 210
82	8 010.3	6 196.8	1 813.5	466 620	264 975	198 645	30 802.9	27 005.4	3 797.5	847 135	788 635	58 500
83	8 522.2	6 681.8	1 840.4	558 693	311 749	246 944	35 985.4	31 928.2	4 057.2	989 892	926 285	63 207
84	8 882.7	7 168.7	1 714.0	644 503	35 410	293 093	41 909.2	37 995.0	3 914.2	1 178 657	1 112 256	66 401
85	9 254.7	7 384.9	1 869.8	708 026	346 227	361 799	50 372.1	4 916.9	4 455.2	1 456 307	1 370 638	85 669

三、法 规

(一) 中华民国时期法规

《四川省省道条例实施细则》

1922年5月26日四川省道局颁布

1. 四川各条省道都要按照该细则进行修筑、整治。

2. 路线必须经过详细测勘,图文具备,报由省道局核准。

3. 路旁栽种树木,应距离左右明沟2市尺(0.666米)以上。

4. 道路修成后,由该路所在地的地方行政长官或自治机关,派员随时保护和整理。

5. 县道经费由各县知事兼任的省道分局局长,督同地方自治团体筹给。

6. 道路的修缮保养规则,由各路所在地方行政长官分别拟定,再呈由省道局核定。

7. 省道经费,由省道局会同省署酌情颁发省道公债。

8. 各县区所属的道路,无论官办民修,应于每届年终,分别造具表册,呈报省道局考核。

9. 商贾民众集资修治道路和桥梁,应呈请省道局核准给以执照。

10. 商贾民众捐资建设公路桥梁,由省道局核准。

《修筑省道奖励条例》

1922年5月四川省道局颁布

1. 对勤务得力,指挥短期刑监犯修筑道路办法得体、征集征役修路工作得当的县知事,由省道局报经省行政长官核准,给以特别奖励:勋章、勒碑记功、升级;或寻常奖励:奖章、记升、记功奖。

2. 对提倡并带头捐助,热心募捐且捐项较多,或担负修筑省道一定数量的人,由县知事查明报由省道局经省行政长官核准。给予特别奖励:勋章、扁额、勒碑记功;或寻常奖励:奖章、扁额、汇勋勒碑。

3. 对于执行修筑省道事项出力较多,适遇有特别事故发生,弹压得力,处置适当及时的军警……经呈省行政

长官核准,给以勋章、勒碑记功、升级、加薪,或奖章、记升、特别奖品等奖励。

4. 对修筑道路各级机关办事谨慎,确有显著成绩的职员,由省道局随时查核……给以勋章、勒碑、记功、升级加薪或奖章、记功状、特别奖品等奖励。

《四川公路局公路管理章程》

1934年2月22日 四川公路总局颁布

1. 四川已成公路中,无论是省有或民有,都要照章进行管理。

2. 根据各路事务的繁简,分别设立管处所,必要时在管理所下设管理站。主要干线公路或繁荣重要的边区路线设管理处,繁荣的重要支路或次要的边区路线设管理所,次要的支路或联络路段设管理站,各管理处长,均由四川总局监督指导。

3. 管理处所掌理事项,省有公路的行车营业,民营车辆的指导和取缔;人力车和牲畜车辆的取缔,路基路面的修补培养清洁及路旁植树,养路捐,牌费等的征收及报解,所辖路线的保卫治安。

《四川公路总局公路暂行条例》

1935年2月,四川公路总局颁布

1. 全省公路分四种:

由成都、重庆两市汇总分布的重要路线称为干线。

联贯干线的线路,称为联络线。

贯通联络线及联络各城市的线路,称为支线。

由各大城市直达边远山区的国防线,及联通邻省的线路,称为边区线。

2. 全省公路分省有、民有,凡干线、联络线、边区线都属省有;支线,由人民大众私人集资经营兴修。

3. 无论是省有或民有路线,其路线的选择、勘测、绘图、预算等事项,都由省公路总局直接办理或核定。

4. 民有公路重大桥梁的修建,由四川公路总局代办。

5. 兴筑公路的办法,酌量征用民工,及征用民工的原则,由四川公路总局决定。

6. 各路全部或局部完竣以后,由各路主管机关,呈报公路总局派人验收。

7. 已成公路管理和养护,由四川公路总局管理处负责。

8. 无论是省有、民有公路,发生路政上的一切纠纷,由总局处理。

9. 兴修公路收用的土地,在不抵触中央颁布的土地征用原则的前提下,由总局制定征用土地办法。

《四川公路局养护工作督察规则》

1936年8月 四川公路局颁布

1. 养路督察员,由省局局长在省局职工中挑选品行端正者,并由省局局长秘密派遣。

2. 被督察的地段及时间,由局长临时确定。

3. 督察员在出发前,应将所督察段区的员工名册,及已发最后一个月的薪工表,随身携带以便考查。

4. 督察事项的范围,除局长临时指定的以外,在督察段区内,对以下几项详加调查:

路工

甲、人数是否足额,如有缺额是何缘由?

乙、工人是否健壮,有无老弱及不良嗜好者?

丙、工人的工作精神及效率如何?

管理人员

道路桥涵等情况

(以上均列有项目)

5. 对上述各项,如有见解应详细记载。

6. 为防止泄密,督察员乘坐本局班车,照价购票,车票准予报销。

7. 督察员到达各区时,不得接受该区主任及职员的招待馈赠,违者以受贿论处。

8. 督察员到查区以后,无论何时,发觉有受贿事情,则坚决彻底根究,轻则送法院处以徒刑,重则送交行营军法处审讯明白,处以枪决。

9. 督察员执行任务时,所佩带的证章应隐藏。

《西康省公路两旁限制修造建筑物办法》

1940年1月西康省交通厅制订

1. 公路在直线部分,两旁的建筑物距离公路的中心线不得小于10米,以免影响视距,危害行车。

2. 公路在平地曲线部分,凡曲线在130米以内的,公路两旁建筑物及树木,应保持60米的视距;公路在山地曲线部分,凡曲线半径在50米以内的,公路两旁的建筑物及树木,应保持在100米的视距。

3. 公路桥梁全长满50米的,在距桥头中心左右前三方20米以内,不准建造建筑物。

4. 办法施行后,所有公路两旁建筑或翻修,都受“办法”的限制。“办法”施行前已建造了的建筑物,由该路工程主管机关根据实际情形,会同地方政府解决。

《各公路重要桥梁交通暂行办法》

1942年5月战时运输统制局制发

1. 通过各桥的车辆行人及骡马等,均应听从工务局或工程处所派驻桥员工或驻军的指挥,如有不守秩序,妨碍交通,借端滋事者,由驻桥员工或护桥军警,拘送当地军政机关法办。

2. 桥上不得停留任何车辆、人畜、物品,以免阻碍交通,在距桥头100米以内,不得停车加油或修理。

3. 通过各桥车辆,应按顺序先后行驶,速度每小时 10 公里为限。凡单车道,如遇二端均有车辆欲过时,应当听从驻桥员工的指挥,分先后通过,不得争先抢越。

4. 限载桥梁,过桥车辆不得超过限载重量,否则应将过载货物先卸下后通过。

5. 车辆过桥拥挤时,应一律在桥头 100 米外处,靠右停列,按序陆续行进。停列时不得首尾相接,以 5 辆为一组,每辆距离至少保持 3 米,每组距离至少保持 15 米。

6. 行人、骡马通行桥上时,应一律靠左边行走,不得在桥上徘徊,不得抛弃烟头火种及遗留人畜粪溺。

7. 人畜、车辆如有损坏桥梁任何部分,或附属物,应责令赔偿。如有蓄意破坏、偷盗木石料及铁件,或测绘地形偷拍照片等,应予拘获严办。

8. 桥头 10 米以内,禁止擅自设置障碍物,禁止摆设摊贩。

9. 空袭警报时,所有车辆行人,应立即遵照本局所订公路车辆空袭疏散办法,并严防奸细乘机破坏交通。

《四川省县道修筑及管理办法》

1947 年 9 月 四川省政府颁发

1. 县道修筑有关工程事项,由四川省公路局指导办理。

2. 全省公路除以明令规定为国道、省道者外,其余统称为县道。

3. 县道路线规划原则:

甲、县治所在地与国道、省道的连接。

乙、县治所在地与邻县县治所在地的连接。

丙、县治所在地与工商业繁荣市镇的连接。

4. 县道修筑工程秩序:

甲、踏勘选线

乙、测量定线

丙、竣工验收

5. 县道路线踏勘完毕,应由踏勘队编具踏勘报告、踏勘说明图及经费概算表。

6. 路线测量完毕,由测量队编具测量报告,连同修筑计划、路线平面纵面图、土石方桥涵水管渡口保坎曲线坡度数量表、特项工程设计图、配备民工数量表、筑路路程经费预算书、用地数量表等,报由省公路局,转呈省府查核并分送县政府备查。

7. 施工时,由省府指派四川省公路局指导工程师,到县巡回指导。

8. 经费由县自筹,筹措办法由县政府拟具,提经县参议会决定后,呈报省府核准。

9. 需征用国民义务劳动时,按国民义务劳动法办理。

10. 如需占用他人土地,由县政府依法办理。

11. 县道竣工后,由各县自行养护。

12. 县道岁修,应于每年农闲时进行。

(二)新中国成立后的法规

《关于公路两旁架设电线的联合通知》

1953年10月四川省交通厅、四川省邮电管理局联合发布

1. 公路两旁栽设电线杆,原则上应栽在公路边沟以外,如因地形限制,可栽在路肩上,但离路边不得超过30厘米,并应洽商就近养护部门取得同意,决不可栽在水沟中。

2. 电线杆栽在公路路肩或公路留地上,如路基加宽或改线时,应由邮电方面无条件的自行迁移。

3. 跨越公路的电线,应尽量减少,如必须跨越,其距地高度不得底于5米,电杆拉绳不得妨碍行车。

4. 栽立电杆不能损坏公路上已植的行道树,如部分枝叶影响电线,可洽商就近公路养护部门予以适当修剪。

《关于贯彻中共中央、国务院〈关于加强公路养护管理工作的指示〉的几项补充规定》

1962年7月中共四川省委、四川省府制定

1. 作好对群众的爱路护路宣传教育工作。讲清在公路上种庄稼、堆杂物,既妨碍行车,也破坏了公路,应从速纠正。

2. 对公路行道树要妥加保护,严禁任意砍伐,已经砍去和尚未栽植公路行道树的路线,要积极进行植树绿化工作。

3. 任何单位和个人,不得以任何借口侵占公路部门财产,对在公路上堆放的材料、杂物、工业废品等,应限期搬迁,占用公路的房屋、机具等财产要如数收回。

4. 林业、水利、铁路、邮电等部门和人民公社因流放竹木、农田灌溉、水力发电、修建水库、修建铁路及电讯路线而与公路发生干扰时,应事先与交通部门取得联系,共同采取措施,防止毁坏公路,如有损坏,应负责赔偿。

5. 对挖毁公路、破坏桥梁和标志牌的不法分子,各地公安部门,根据情节轻重,认真进行处理。

《禁止铁木独轮车、履带车在公路上行驶的规定》

1963年11月四川省交通厅制发

1. 履带车辆一律不准在公路沥青路面上行驶。

2. 凡是未钉胶皮的铁木独轮车,只准在公路路肩上行,严格禁止在沥青路面上行驶。

3. 长途转运的履带车,应用汽车装载通行。

4. 经常由农机站到田间作业的履带拖拉机,应另铺设通道通行。

5. 如因特殊情况,或偶然必须通过公路,应事先取得养路部门的同意,以便采取措施保护路面。

6. 履带拖拉机在执行机耕任务时,既无其他道路通行,又不能用汽车装运的情况下,行驶前必须与公路部门联系,确定行驶路线,沿公路路肩行驶,尽量避免损坏路面。

7. 履带车不能在公路上练习、试车或作运输工具在公路上行驶。

《四川省县社公路养护管理暂行办法》

1962年12月 四川省人民政府制发

1. 干线公路的养护管理,由省负责,县公路的养护管理由县负责,公社公路由人民公社自养自管。

2. 专、州、市、县交通局(科),对县、社公路的养护工作,应视管辖里程的多少设置专业养路队进行,并配备专职人员进行管理。

3. 县公路的养护经费由三方面来解决:

甲)省拨;乙)各县征收的兽力车养路费;丙)地方自筹经费。

4. 省拨的县养公路养护经费和各县征收的兽力车养路费,必须用于养

路,有条件的县,也可自筹部分给予补助。

5. 省拨的每公里定额经常养路费、渡口径费、大中修工程和水毁抢修费及各县征收的兽力车养路费,都必须用于养路。

6. 公社养护公路的经费,按自管自养的原则,由人民公社自己管理。

7. 各专、州、市交通局,每年每季对所辖的县、社公路的养路工作提出全年分季的计划指标和任务要求,并负责审核各县的养路年、季度及专案大中修工程计划。

8. 省交通厅公路局,制订颁发的有关养路工作的各项规章制度、管理办法等,都应同时抄送各专、州、市、县交通局。

9. 县社公路应积极进行绿化工作,根据省的统一规定,由县、公社自行安排,发动群众,有计划有步骤地栽植公路行道树。并应妥为保护,保证成活,对已成活的行道树,不得任意砍伐。

10. 各专、州、市必须加强县、社公路的路政管理,维护路权,其两旁留地、路肩、行道树、房屋以及其他养路财产,都属国家所有。严加维护,任何人不得侵占或损害,并不得在路肩种农作物。

《四川省公路路政管理暂行办法》

四川省人民政府制定,于1984年

3月14日经省府第14次常务会议通过,3月19日颁发全省执行。

1. 公路(社队自修、自养的乡村道路除外)及其附属设施,包括两旁已划定的用地,都是国家财产,任何人不得任意侵占或破坏。

2. 已成公路,国道、省道两旁的留用土地,挖方路基为天沟以外1米,无天沟的为坡顶以外2米,填方路基为取土坑外1米,无取土坑或原取土坑消灭地段为坡脚以外3米,已划定的留用地,凡被占用的,应归还公路部门,注册立档,定界树标,在人多地少路段,暂归还1.5米,需要时再归还其余部分。今后新建公路留用地范围,按国家交通部1981年部颁《公路工程技术标准》规定办理。

3. 公路部门在不影响国家各项公用设施安全的前提下,按水土保持和江河管理有关规定,在地方政府指定的国有荒地、荒山、河流采集砂、石、土等养护材料,在城镇规划区内采砂取土,应征得城建部门同意。

4. 严禁在公路上和排水沟内摆摊设店,开石取土,设置障碍,堆置杂物,打场晒粮。公路沿线的区、乡、镇人民政府和村队要认真帮助农民解决打场晒粮的地方,安排好集市贸易的地点。通过场镇的路段,一时不能改造或迁移交易场地的,要划行归市,维护好市场的秩序,保证公路畅通。

5. 不准在公路、桥梁、隧道和两旁

留用地范围内开沟、设卡和敷设管道、杆线、电缆,如必须进行上述作业,应事先取得公路部门的同意。并采取技术防范措施以后方能动工。

6. 严禁在大中型桥梁、渡口上下游各200米内的河床上进行爆破作业,采挖砂石,拦河筑坝,修建建筑物,堆放物资材料,压缩河床,改变流向,堵塞桥孔和在渡口上下游100米内停靠船只、排筏。

车辆过桥过渡,必须遵守桥梁、渡口管理规定,听从指挥。重型车辆超过现有道路、桥梁、渡口载重标准时,须经公路部门同意,并采取安全加固措施后,方准通行。

7. 禁止铁轮车、履带车行驶公路,如必须通行时,应经公路部门同意,并采取防护措施,如损坏公路、桥梁,使用者必须按原标准及时修筑或赔偿。

8. 严禁动用、迁移、损坏和涂改公路标志、测桩、界碑、护栏及其他附属设施。

9. 公路行道树、防护林和观赏林,是为筑固路基、保护路面、防风固沙、美化环境、舒适行旅种植的,必须加强管理,严禁乱砍滥伐和毁坏,如需间伐更新,必须经交通部门规定权限批准。

10. 从事开山放炮、采石、取土、伐木、流送木材、修建堰塘和堤坝等生产活动,不得占用和损坏公路、桥梁、涵洞、隧道、渡口及附属设施,妨碍交通安全。

单位和个人因生产建设必须临时或短期占用公路,须经公路部门批准,并设置安全设施,按路面等级每日每平方米3分到1角的标准交纳占用费,对损坏的公路和设施要按原标准及时修复或赔偿。

11. 对积极进行爱路护树,同违反本办法的行为作斗争的单位和个人,要给予表扬、鼓励。

12. 对违反本办法的单位和个人,视情节轻重,分别按以下规定处理:

(1)在公路上打场、摆摊、堆物、建房、搭棚、修渠和侵占公路留用地的,由公路部门区别不同情况,给予批评、警告,处以占用费3~5倍罚款,限期改正。逾期不改的,强行拆除,没收其占路物资。

(2)对损坏公路、桥梁、涵洞、渡口及标志,路用房屋等附属设施的,除按原标准进行修复外,并由公路部门处以修复费1~5倍的罚款。

(3)损坏公路行道树者,要负责赔偿,并交回原物;盗伐公路行道树者,除按规定赔偿,追回原物外,并由公路部门处赔偿费3~5倍的罚款。

(4)对破坏公路、桥梁、涵洞、隧道、渡口及附属设施造成重大损失,乱砍滥伐严重破坏行道树者,抗拒和阻挠公路管理人员执行任务,殴打公路管理人员,违反治安管理规定的,由公安部门处理,构成犯罪的,由司法部门追究刑事责任。

《中华人民共和国公路管理条例》
(国务院1987年10月13日发布)

第一章 总 则

第一条 为加强公路的建设和管理,发挥公路在国民经济、国防和人民生活中的作用,适应社会主义现代化建设的需要,特制定本条例。

第二条 本条例适用于中华人民共和国境内的国家干线公路(以下简称国道),省、自治区、直辖市干线公路(以下简称省道),县公路(以下简称县道),乡公路(以下简称乡道)。

本条例对专用公路有规定的,适用于专用公路。

第三条 中华人民共和国交通部主管全国公路事业。

第四条 公路管理工作实行统一领导、分级管理的原则。

国道、省道由省、自治区、直辖市公路主管部门负责修建、养护和管理。

国道中跨省、自治区、直辖市的高速公路,由交通部批准的专门机构负责修建、养护和管理。

县道由县(市)公路主管部门负责修建、养护和管理。

乡道由乡(镇)人民政府负责修建、养护和管理。

专用公路由专用单位负责修建、养护和管理。

第五条 公路、公路用地和公路设施受国家法律保护,任何单位和个人均不得侵占和破坏。

第二章 公路建设

第六条 公路发展规划应当以国民经济、国防建设和人民生活的需要为依据,并与铁路、水路、航空、管道运输的发展规划相协调,与城市建设发展规划相配合。

第七条 国道发展规划由交通部编制,报国务院审批。

省道发展规划由省、自治区、直辖市公路主管部门编制,报省、自治区、直辖市人民政府审批,并报交通部备案。

县道发展规划由地级市(或相当于地级市的机构)的公路主管门编制,报省、自治区、直辖市人民政府或其派出机构审批。

乡道发展规划由县公路主管部门编制,报县人民政府审批。

专用公路的建设计划,由专用单位编制,报上级主管部门审批,并报当地公路主管部门备案。

第八条 国家鼓励专用公路用于社会运输。专用公路主要用于社会运输时,经省、自治区、直辖市公路主管部门批准,可以改划为省道或者县道。

第九条 公路建设资金可以采取以下方式筹集:国家和地方投资、专用单位投资、中外合资、社会集资、贷款、车辆购置附加费和部分养路费。

公路建设还可以采取民工建勤、民办公助和以工代赈的办法。

第十条 公路主管部门对利用集

资、贷款修建的高速公路、一级公路、二级公路和大型的公路桥梁、隧道、轮渡码头,可以向过往车辆收取通行费,用于偿还集资和贷款。

通行费的征收办法由交通部会同财政部和国家物价局制定。

第十一条 公路建设用地,按照《中华人民共和国土地管理法》的规定办理。

第十二条 根据公路发展规划,确定新建公路或者扩宽原有公路路基、增建其他公路设施需要的土地,由当地人民政府纳入其土地利用总体规划。

第十三条 修建公路影响铁路、管道、水利、电力、邮电等设施正常使用时,建设单位应当事先征得有关部门的同意。

第十四条 公路主管部门负责对公路建设工程的质量进行监督和检验。未按国家有关规定验收合格的公路,不得交付使用。

第十五条 修建公路,应当同时修建公路的防护、养护、环境保护等配套设施。

公路建成后,应当按规定设置各种交通标志。

第三章 公路养护

第十六条 公路主管部门应当加强公路养护工作,保持公路完好、平整、畅通,提高公路的耐久性和抗灾能力。

进行公路维修应当规定修复期限。施工期间,应当采取措施,保证车辆通行。临时不能通行的,应当通过公安交通管理机关事先发布通告。

第十七条 公路养护实行专业养护与民工建勤养护相结合的制度。

民工建勤的用工、用车数额不得超过国家规定的标准。

第十八条 拥有车辆的单位和个人,必须按照国家规定,向公路养护部门缴纳养路费。

第十九条 养路费应当在国家规定的范围内专款专用。任何单位和个人不得平调、挪用、滥用、截留、拖欠养路费。

第二十条 公路交通遇严重灾害受阻时,当地县级以上人民政府应当立即动员和组织附近驻军、机关、团体、学校、企业事业单位、城乡居民协助公路主管部门限期修复。

第二十一条 因公路修建、养护需要,在空地、荒山、河流、滩涂取土采石,应当征得县(市)人民政府同意。

在上述地点取土采石不得影响附近建筑物和水利、电力、通讯设施以及农田水土保持。

在县(市)人民政府核准的公路料场取土采石,任何单位和个人不得借故阻挠或者索取价款。

第二十二条 公路绿化工作,由公路主管部门统筹规划并组织实施。

公路绿化必须按照公路技术标准

进行。

公路两侧林木不得任意砍伐,需要更新砍伐的,必须经公路部门批准。

第四章 路政管理

第二十三条 公路主管部门负责管理和保护公路、公路用地及公路设施,有权依法检查、制止、处理各种侵占、破坏公路、公路用地及公路设施的行为。

第二十四条 禁止在公路及公路用地上构筑设施、种植作物。禁止任意利用公路边沟进行灌溉或者排放污水。

第二十五条 在公路两侧开山、伐木、施工作业,不得危及公路及公路设施的安全。

第二十六条 不得在大型公路桥梁和公路渡口的上、下游各二百米范围内采挖沙石、修筑堤坝、倾倒垃圾、压缩或者扩宽河床、进行爆破作业。不得在公路隧道上方和洞口外一百米范围内任意取土、采石、伐木。

第二十七条 通过公路渡口的车辆和人员,必须遵守渡口管理规章。

第二十八条 未经公路主管部门批准,履带车和铁轮车不得在铺有路面的公路上行驶,超过桥梁限载标准的车辆、物件不得过桥。在特殊情况下,必须通过公路、桥梁时,应当采取有效的技术保护措施。

第二十九条 兴建铁路、机场、电

站、水库、水渠,铺设管线或者进行其他建设工程,需要挖掘公路,挖掘、占用、利用公路用地及公路设施时,建设单位必须事先取得公路主管部门同意,影响车辆通行的,还须征得公安交通管理机关同意。工程完成后,建设单位应当按照原有技术标准,或者经协商按照规划标准修复或者改建公路。

第三十条 修建跨越公路的桥梁、渡槽、架设管线等,应当考虑公路的远景发展,符合公路的技术标准,并事先征得当地公路主管部门和公安交通管理机关同意。

第三十一条 在公路两侧修建永久性工程设施,其建筑物边缘与公路边沟外缘的间距为:国道不少于二十米,省道不少于十五米,县道不少于十米,乡道不少于五米。

第三十二条 在公路上设置交叉口,必须经公路主管部门和公安交通管理机关批准。

设计、修建交叉口,必须符合国家规定的技术标准。

第三十三条 经省、自治区、直辖市人民政府批准,公路主管部门可以在必要的公路路口、桥头、渡口、隧道口设立收取车辆通行费的站卡及公路收费稽查站卡。

第五章 法律责任

第三十四条 对违反本条例规定的单位和个人,公路主管部门可以分别情况,责令其返还原物、恢复原状、

赔偿损失、没收违法所得并处以罚以款。

第三十五条 不按照国家规定缴纳养路费、通行费或者违反本条例养路费使用规定的,公路主管部门可以分别情况,责令其补交或者返还费款并处以罚款。

第三十六条 当事人对公路主管部门给予的处罚不服的,可以向上级公路主管部门提出申诉;对上级公路主管部门的处理决定不服的,可以在接到处理决定书之日起十五日内向人民法院起诉;期满不起诉又不履行的,公路主管部门可以申请人民法院强制执行。

第三十七条 公路管理人员违反本条例的,由公路主管部门给予行政处分或经济处罚。

第三十八条 违反本条例应当受治安管理处罚的,由公安机关处理;构成犯罪的,由司法机关依法追究刑事责任。

第六章 附 则

第三十九条 本条例下列用语的含义是:

“公路”是指经公路主管部门验收认定的城间、城乡间、乡间能行驶汽车的公共道路。公路包括公路的路基、路面、桥梁、涵洞、隧道。

“公路用地”是指公路两侧边沟(或者截水沟)及边沟(或者截水沟)以外不少于一米范围的土地。公路用地

的范围由县级以上人民政府确定。

“公路设施”是指公路的排水设备、防护构造物、交叉道口、界碑、测桩、安全设施、通讯设施、检测及监控设施、养护设施、服务设施、渡口码头、花草林木、专用房屋等。

第四十条 本条例由交通部负责解释,交通部可以根据本条例制定实施细则。

第四十一条 本条例自一九八八年一月一日起施行。

四、四川省交通厅历届领导名录

四川省交通厅(局)历任领导名单(1952—1985)

姓 名	职 务	任 职 时 间
谭卫根	厅长	1952.9~1958.12
王长年	副厅长	1952.10~1958.12
	厅长	1958.12~1960.5
	副厅长	1960.5~1967.1
杜世兴	副厅长	1952.9~1967.1
	副局长	1973.1~1980.2
杨续云	副厅长	1952.9~1955.3
赵 理	副厅长	1955.12~1967.1
	副局长	1973.1~1980.5
	副厅长	1980.5~1982.12
童少生	厅长(副省长兼)	1960.5~1967.1
郑治彰	副厅长	1958.8~1958.10
邱先忠	副厅长	1958.8~1963.3
	局长	1973.1~1977.2
门国樑	副厅长	1959.1~1964.5
	副局长	1973.8~1980.5
	副厅长	1980.5~1982.12
杨 克	副厅长	1960.12~1961.1
	副局长	1973.1~1980.5
	副厅长	1980.5~1982.12
岳纪钢	副厅长	1961.1~1967.1
	副局长	1973.1~1980.5
	副厅长	1980.5~1981.4
冯海晏	副厅长	1961.1~1967.1
	副局长	1973.1~1980.5
	副厅长	1980.5~1982.12
曹 均	副厅长	1961.7~1967.1

姓 名	职 务	任 职 时 间
	副局长	1973.1~1980.5
	副厅长	1980.5~1983.2
段允中	政治部主任	1965.5~1967.1
张 烈	政治部副主任	1965.8~1967.1
王 芝	副厅长	1965.11~1967.1
	副局长	1973.1~1980.5
	副厅长	1980.5~1983.4
张 云	副局长	1973.1~1977.3
何仲明	局长(代)	1977.3~1978.3
	厅长(代)	1980.5~1980.8
赵玉瑞	副局长	1978.6~1980.5
	厅长	1981.6~1983.4
蒙启贵	副局长	1978.1~1980.5
	副厅长	1980.5~1983.4
文国良	副局长	1979.4(提职后调西藏工作)
陈 铃	副局长	1980.4~1980.5
	副厅长	1980.5~
冯天爵	副厅长	1981.7~1983.4
宁 瑶	厅长	1983.4~1985.4
郭洪喜	副厅长	1983.4~1985.11
	厅长	1985.11~
岳云卿	副局长	1980.3~1980.5
	副厅长	1980.5~1983.4
胡培根	副厅长	1983.4~1985.11
马明典	副厅长	1984.8~
刘中山	副厅长	1985.7~

说明:1. 四川省交通厅是1952年9月,由川东、川南、川西、川北四个行署交通厅合并组建起来的,此表为合并后交通厅的历任领导人;

2. 合并前川东交通厅厅长周绍轩,副厅长钱光远;川南交通厅厅长郭汝瑰,副厅长罗承富、杨续云;川西交通厅厅长郭勋琪,副厅长杜世兴;川北交通厅厅长谭卫根,副厅长梁延檀。

3. 1955年10月西康省建制撤销,其所属专、州、县交通机构划归四川交通厅领导。西康省撤销前,其交通厅厅长为杨笑萍,副厅长为傅奔涛、曹惠文、方思盛。

4. 交通厅曾在“文革”中,于1970年12月由厅改为局,1980年5月又由局改为厅。

四川省交通厅(局)党组(委)正副书记名单

(1952—1985)

姓 名	职 务	任 职 时 间
王长年	厅分党组书记	1952.10~1967.1
杜世兴	厅分党组副书记	1952.9~1967.1
	局党委(组)副书记	1973.1~1980.2
郑治彰	厅分党组副书记	1958.8~1958.10
段允中	厅分党组副书记	1965.5~1967.1
邱先忠	局党委书记	1973.1~1977.3
高长景	局党委副书记	1973.1~1973.4
何仲明	局党委(组)书记(代)	1977.3~1980.5
	厅党组书记(代)	1980.5~1980.8
岳云卿	局党委(组)副书记	1977.3~1980.5
	厅党组副书记	1980.5~1983.4
越玉瑞	局党委副书记	1978.12~1980.5
	厅党组书记	1981.6~1983.4
宁 瑶	厅党组书记	1983.4~1985.4
郭洪喜	厅党组副书记	1983.4~1985.6
	厅党组书记	1985.6~
王 芝	厅党组副书记	1981.2~1983.4
刘中山	厅党副组书记	1985.7~

说明:交通厅党组织名称1952年10月~1967年1月为分党组,1973年1月~1978年12月改为党委;
1978年12月~1985年改为党组。

五、《四川省·交通志》(上册)编纂机构人员

《四川省志·交通志》(上册)总纂人员

黄登明 王绍荃 王立显 任文襄

《四川省·交通志》(上册)初稿编写人员

航 运: 许增泽 张俊远 李家骢 王作宾 李建勇
 公 路: 张绍伯 田石奕 乐殷松 周之骏 袁永华
 赖光灿 彭建平 徐 勇 赵国安 肖世平
 公路运输: 傅伯林 周 濂 高文朝 雷震阳 杨伯廷
 钱厚孚 黄毅伯 张家均 黄书冠 张豫西
 李正远 卫 峡

《四川省志·交通志》(上册)资料搜集整理人员

航 运: 傅相诚 潘丽星 熊树明 朱茂林 夏述华
 郭是君 尹先杰 徐廉明 彭学溪 冯荷书
 罗安社 文忠毅 袁振民 罗明达 瞿尔权
 李万云
 公 路: 王效信 夏寿昌 胡振先 李德香 李大华
 武德甫 彭少文 宋金磐 施文玉 光 新
 边春淮 方念祖
 公路运输: 宋德先 黄忠慧 侯光华 沈伯高 赵维炎
 陈传盟 陈建萍 杨必华 黄丙荣

《四川省志·交通志》照片编选设计人员

徐绍曾

《四川省志·交通志》航道、公路图绘制人员

吴敏珍 黎仁里

编后记

《四川省志·交通志》恢复编写至今,逾时13载。参与这一浩繁的系统工程者,前后有70人之多。现已成书而有的已作古,令人感叹。

四川交通志的编纂,经历了一个漫长而曲折的过程,筚路蓝缕,艰苦卓绝。远可追溯到1960年,当时中共四川省委、四川省政府就有编写省志的决定。次年,四川省交通厅成立四川省志交通志编辑室,于当年6月开始工作。

初以全力搜集资料,并以解放前为重点,广征博采,日积月累,坚持不懈。或摘抄报刊文献,或记录当事人口述,或约请交通界前辈写回忆;其时录音及复印设备,尚不多见,全凭耳手,今见当时立卷资料,全系手抄,足见辛劳。五年中已积资料约500万字,“文革”开始,所集资料部分散失,中共四川省委办公厅决定将未散失资料转存于省社会科学院档案室保管。1981年取回利用,遭劫而幸存倍觉珍贵。

1981年11月30日,四川省交通厅党组遵省委指示,恢复交通志的编

写。成立机构,由副厅长杨克负责,抽调人员,再次开展资料搜集。除对解放前查漏补缺以外,重点为新中国建立后的档案材料。

通过资料的搜集,深感在新的历史条件下修志有广泛的社会基础,得到社会各界和群众的帮助和支持。对省委秘书长周颐、贾光厚多次询问修志资料征集情况,并指示解决有关具体问题。四川省档案局、四川省档案馆也极为关心,在查阅档案方面,给予方便。省档案馆设在距成都150公里的雅安,为照顾年高同志查档,在省委内设立临时接待室,用专车将所需查阅的档案送来成都。省、市图书馆提供文史书籍,过期报刊,并协助复印。市图书馆副馆长王恩来,古籍线装文献部宋天霞,为我们提供了50余种宝贵文献,其中还有明清善本。

四川公路界的前辈,对志书的编写,至感迫切,无保留提供有关文献资料,以书面或口头提供资料者在百人以上。举例言之,如原渝简马路局会办傅友周,四川第一位汽车修理技师

郑悦亭,原西康省参议长胡恭先,原公路局局长孟知眠,总工程师江大源,副总工程师张家声等,多次撰文评述当年四川公路建设的得失,参加审稿,殷切期望志书编成出版。重庆历史博物馆副馆长邓少琴将其毕生收藏的内河航运资料,全部无偿地捐献出来,供修志利用。

上述资料的搜集,历时10余载,参与者多为退休老同志,年均都在65岁以上,为强烈的求索精神所鼓舞,孜孜以求,不避风霜,辛苦备尝,铢积寸累,如沙里淘金,蜂之采蜜,从大量档案书刊中,经过筛选,纳入资料者尚有4500万字,经整理成汇编共约2500万字。1986年起,厅属内河、公路、运输三个编辑室,着手志稿编写,1989年先后完成初稿。

1988年9月省政府决定将《川江航运志》并入《四川省志·交通志》,由长航在川单位提供资料,交通厅负责总纂。按省志统一部署,重庆长江轮船公司,长江航道局重庆、泸州分局和重庆工程局,重庆、万县、涪陵港务局,东风船厂,长江航政局重庆分局,从领导至编辑室同志,通力协作,于1990年陆续报送了资料,给总纂创造了条件。

在厅史志编委会的领导下,1990年分篇开始总纂,遵循省志编纂方案及有关规定的规定,自始至终把质量置于首位,严格把关。由陈铃副厅长任主编,黄登明、王绍荃、王立显为副主编,分别担任汽车、内河、公路篇的总纂。多

次修订篇目,初纂完成后,召开专业的审稿会,再次详核资料,纠谬补缺,反复修改,力求达到送审的水平。

在总纂中,原省地方志编委会副主任曹希之,总编秦宜雅等给予热情鼓励与支持,多次参加审稿会,从指导思想到体例、结构及文体文风等方面,提出了许多宝贵的意见,使修改定稿工作有所遵循,少走弯路。主编陈铃领导工作十分繁剧,仍挤出时间,布置检查编写进度,亲自把关,主持审稿会,利用出差间隙或休息时间,阅看志稿,提出修改意见,有商榷处,还约请编写人员当面研究,必一一落实,才同意定稿。在他的影响下,参加总纂的人员,把提高质量视为志书生命,兢兢业业,精益求精,反复修订,为求完善。作为本书责任总编的曹希之和责任编辑的何瑞明为本书的纂成花了大量心血。

古人云“众擎易举”。此书之成,系众人精力和智慧结晶,领导和群众,专业人员和编辑人员通力合作的结果。特对给予本志书以关怀和支持的全省交通部门广大职工和社会各界人士,致以诚挚的谢意!

编写社会主义新方志,这是一个新开端。我们的学识和经验不足,加之资料缺漏,参加本书的编写者,虽殚精竭虑,但未能尽如人意之处仍多,错误亦所难免,敬请专家、学者和读者们指正。

一九九四年七月

(川)新登字 004 号

书 名/四川省志·交通志(上册)

编著者/四川省地方志编纂委员会

责任编辑·郭俊铨 喻瑞卿

特约编辑·何瑞明

版面设计·徐朝中

责任校对·朱 蓉

出版发行 四川科学技术出版社

成都盐道街3号 邮编 610012

排 版 四川省地方志编纂委员会文印部

印 刷 四川印刷制版中心

版 次 1995年5月成都第一版

1995年5月第一次印刷

规 格 787×1092毫米 1/16

印张 27.5 500千字 插页 24

印 数 1—2000册

定 价 45.00元

ISBN7-5364-1314-9/V·30

四川省志

ANNALS OF SICHUAN PROVINCE

ISBN 7-5364-1314-9



9 787536 413146 >

ISBN7-5364-1314-9/V·30 定价:45.00元