

第三节 桥 梁

解放前，九龙大小河流上的桥梁主要是溜索桥和木桥两类，根据不同地势，溜索桥又分平溜和陡溜。在大河边和三垭区两地，地势险要，狭谷沟壑众多，道路频跨雅砻江，溜索是常见的主要桥梁。木桥分独木桥和伸臂木桥两种。在九龙城区一带，河水流量小，河面较窄，独木桥到处可见。藏式伸臂木桥俗称“飞桥”。两岸垒石作基，以木杆多层次、阶梯式纵向前伸，以横木和土石镇压尾部，直到缩短两岸距离后以木杆架通，桥面横铺木板，形似拱桥。伸臂桥用料简单，就地取材，适于在河面较宽处架设，常见于九龙河及踏卡河上。解放前，许多桥梁都是农民自行建造或三五几家合建，比较简单。

解放后，政府大力开辟和整修驿道，建造桥梁，从 1951 年开始，每年拨出经费、器材，先后修建数十座木桥、吊桥及索桥。

蛇皮河、毛菇厂河历来均靠竹溜索过渡，通行缓慢。枯水季节虽可临时搭便桥，但雨季又复受阻，交通不便，运输困难。1956 年国家投资 1.4 万多元，建成两座铅丝吊桥。从此运输畅通无阻。1959 年后，陆续建成九龙河大堡子桥、铁厂河桥、溪古桥、子耳桥、清明桥、三道桥、海底沟桥、崩崩冲桥等多座木架桥。

1977 年营九公路通车后，对原有各种桥梁进行整修和改建。1978 年，在九江公路北端起点处，就原立壁桥址，兴建境内第一座长 26 米、宽 8.5 米的钢筋混凝土双曲拱桥，命名为胜利桥。沟通冕宁县和境内两个区、11 个乡。随着各条公路支线的建成通车，在整修和改建旧桥的同时，新修一部分桥梁。1978~1985 年间，建永久性的双曲拱桥、料石拱桥、片石拱桥、现浇钢筋混凝土桥梁及永久性的钢桁架桥、石台木面桥数十座。

第二章 运 输

第一节 人力畜力运输

解放前，九龙驿道运输人力、畜力并行。城区、斜卡、三岩龙等乡及湾坝区一带以牦牛为主要运力，承担短途货运，城区物资经由九康驿道出入，三垭区自九冕驿道运

输，湾坝区由九越驿道通今石棉，许多乡村，山路狭窄，地势险峻，畜力通行困难，多是人力运输。解放后，整修和改善原有驿道，并新辟驿道多条，人力运输逐渐为畜力运输所代替。湾坝区山高路险，人力运输仍占较大比例；大河边区、三垭区一些山村，仍靠人力运输；城区则主要是畜力运输。

人力运输，藏民用牛毛绳或牛皮绳捆扎货物背负。彝民则多用背架子背运。

人力运价各地多少不一，一般每百华里，每百斤 5.15 元。根据路途的远近、难易，最高达 26.78 元、最低只有 1.80 元。

随着大小驿道的不断开辟与整修，畜力运输转占主导地位，九龙县上调下运的粮食、药材以及全县人民的生产生活物资都靠畜力运输完成。康定一些牦牛运输队也经常承运康定至九龙的粮食、布匹、盐、大黄等物资。1952 年，全县各乡都有畜力运输队，并有一个由县公安局管理的运输队。到 1958 年，全县的骡马、牦牛运输队正式组织成立，由县工交科统一管理。

1960 年 6 月，“九龙县运输转运管理站”在康定成立。1962 年，按常年与季节性运输相结合，骡马与牦牛运输相结合，专业与农副业运输相结合的原则，成立“县群众运输管理站”，各区成立“群运站”，各乡成立“群运小组”。1962 年 10 月，从关外购买骡马 250 匹、牦牛 150 头，加强运力。群众运输队逐年扩大，全县有 4 个群运站、18 个群运小组，共有骡马 839 匹，牦牛 207 头。自 1960 年至 1964 年，集中全县运力突击完成外调粮食 270 万斤，调出调入商业物资 2.2 万余驮。

畜力运价以每驮 120 斤为标准。1957 年以前九龙至康定 9.00 元，康定至九龙 8.00 元；1957 年底调整为：九龙至康定 11.00 元，康定至九龙 9.50 元。1962 年，运价有所提高。

第二节 公路运输

1977 年营九公路建成，开始公路运输。

1978 年 6 月 3 日，成立九龙县汽车队，有职工 13 人。省运输公司邛崃五十六队支援九龙建队，赠送 5 台解放汽车，自购山城牌和东风牌汽车各 1 台，共有货车 7 辆，投入运营。1979 年，县交通主管部门投资 2.8 万元，自力培训驾驶人员 10 名。由于管理经验不足，技术力量薄弱，县车队自 1978 年成立到 1982 年，5 年内共亏损 11.22 万多元。1983 年实行单车承包，内部成本核算，当年就扭转亏损局面，盈利 2.17 万元。到 1985 年共盈利 6.7 万多元。1984 年，全队荣获省交通厅第五个安全月活动奖。1985 年，获州政府国营企业整顿合格证书。