

湘西自治州志

(1981—2015)

湖南人民出版社

PDG

湘西土家族苗族自治州交通志

(1981—2005)

湘西土家族苗族自治州交通志编纂委员会

湖南人民出版社

二〇〇八年·长沙

图书在版编目(CIP)数据

湘西土家族苗族自治州交通志:1981~2005/《湘西土家族苗族自治州交通志》编纂委员会编.—2版.—长沙:

湖南人民出版社,2008.8

ISBN 978-7-5438-0709-9

I.湘… II.湘… III.交通运输业—概况—湘西土家族苗族自治州—1981~2005 IV.F512.764.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 127024 号

出 版 人:李建国

责任编辑:郭 平

湘西土家族苗族自治州交通志(1981—2005)

湘西土家族苗族自治州交通志编纂委员会 编

湖南人民出版社出版、发行

网址:<http://www.hnppp.com>

(长沙市营盘东路3号 邮编:410005)

湖南省新华书店经销 湖南省航务管理局印刷厂印刷

1993年12月第1版 2008年8月第2版第1次印刷

开本:850×1168 1/32 印张:14 插页:20

字数:320,000

ISBN978-7-5438-0709-9

k·51 定价:58.00 元

编辑说明

一、本次续修《湘西土家族苗族自治州交通志》时间断限起于1981年，迄至2005年。增补史料，追溯源流，重大工程延伸到搁笔时止。

二、湘西自治州原辖10县市，1988年以后，原所属的大庸市、桑植县划归张家界市。由于该两县（市）1988年以前交通史志资料已在上届《湘西土家族苗族自治州交通志》编纂，故本志仅含吉首、凤凰、泸溪、古丈、花垣、保靖、永顺、龙山等8县（市）。

三、本志主要记述1981年至2005年湘西自治州交通事业的发展全貌、经验和教训。遵循“以史为鉴、实事求是、详近略远、秉笔直书、突出重点”的原则，使其发挥存史、资治、教化和服务社会、垂鉴后世之作用。

四、本志根据湘西自治州交通实际情况设篇，横排竖写，篇下列章、节、目诸层次，采用述、记、志、图、表、录等体例。

五、本志史料来源于史、传、志、档案、报刊等文

献和有关人员的回忆录及口碑资料，经考证鉴别，取其
所宜。

六、公路、水路、桥梁、运输的等级划分、名词术语和计量单位，均按国家交通部颁布的技术规范和国务院颁布的法定计量单位撰写。

七、根据“对同一地域范围内不同部门的同业内容不记”的规定，本志不含铁路、交通战备设施、城市道路、城市公交汽车以及城市出租车营运等项内容。

八、根据续志编纂有关规定和实际需要，本志设立专记、人物和附录，不受时间断限限制。

序

湘西土家族苗族自治州地处湖南边陲，山清水秀，人杰地灵，资源丰富。然而，由于交通闭塞，曾被人们称为蛮荒之地。中华人民共和国成立后，特别是改革开放以来，这里的交通状况一改旧貌，经济长足发展。昔日贫困落后的湘西在人们记忆中渐渐淡去，日趋繁荣的魅力湘西展现在世人面前。

湘西的路以险峻而闻名三湘，湘西的桥以奇特而称美神州，湘西的水以畅流而通江达海。展示湘西自治州交通的本土特色和轶群多彩，彰显湘西自治州交通使者的聪明才智和奉献精神，载录湘西自治州交通的发展轨迹和辉煌成就，对于探寻湘西自治州交通事业的发展途径及打造和谐交通，不无裨益。此亦为本次续修《湘西土家族苗族自治州交通志》之目的所在。

改革开放二十余年，是湘西自治州交通事业发展的鼎盛时期。公路建设提速提质，运输网络已具规模，高等级公路实现零的突破；铁路运输全面实施电气化改造，进一步完善运输服务设施；水路运输着力港口、码

头等设施建设，提升船舶档次，正在走出水运萎缩的低谷。全州陆路、水路相协调的现代运输格局已基本形成，从而促进了农业、矿产、旅游等资源的开发利用，拉动了全州经济社会快速发展。然而，我州的交通条件还落后于发达地区，发展湘西自治州的交通依然任重道远。

续修交通志实为一项世代相传、承先启后的系统工程，是历史赋予我们的职责。本届《湘西土家族苗族自治州交通志》系首届修志的赓续，它以翔实的史料辑录了湘西自治州 1981 年至 2005 年交通事业的发展历程。为了编纂好本续志，全州交通系统各单位通力协作，认真组织实施；资料、编辑等相关人员秉承“唯实求真”的原则，在调查研究、搜集资料、文字编写等方面做了大量而细致的工作，付出了辛勤的劳动，使续志得以顺利成书。

该志在编纂过程中，得到了各级领导和专家的关心、支持和指导。值此成书之际，我们深表谢意！

谨序。

彭武贤

龙文辉

二〇〇八年三月

《湘西土家族苗族自治州交通志》

编纂委员会

主任委员：彭武贤 龙文辉

委 员：王永双 张立新 胡国银 吴奕华
周多庆 莫建章 罗纪录 罗尚全
唐 湘

主 编：唐 湘 罗尚全

审 稿：莫建章

终 审：刘甲柱

目 录

概 述	(1)
大事记	(11)
第一篇 交通建设	
第一章 公路建设	(44)
第一节 高速公路	(44)
第二节 国 省 道	(48)
第三节 县 乡 道	(67)
第四节 通村公路	(72)
第五节 旅游公路	(81)
第六节 桥 梁	(84)
第七节 隧 道	(90)
第二章 航道建设	(105)
第一节 航道普查	(105)
第二节 航道整治	(113)
第三章 港站建设	(116)
第一节 港 口	(116)
第二节 站 场	(122)
第二篇 交通运输	
第一章 公路运输	(132)
第一节 公路运输企业	(133)
第二节 公路客运	(146)

第三节 公路货运·····	(150)
第二章 水路运输·····	(154)
第一节 水路运输企业·····	(154)
第二节 水路客运·····	(162)
第三节 水路货运·····	(167)
第三章 联合运输·····	(176)
第四章 搬运装卸·····	(179)
第三篇 交通工业	
第一章 船舶制造·····	(190)
第二章 汽车修理·····	(193)
第一节 汽车维修企业·····	(193)
第二节 汽配经营企业·····	(201)
第三章 公路养护机具修造·····	(203)
第四篇 交通管理	
第一章 行政管理·····	(210)
第一节 湘西自治州交通局·····	(210)
第二节 县(市)交通局·····	(216)
第三节 乡镇交通管理站·····	(217)
第二章 公路管理·····	(219)
第一节 管理机构·····	(219)
第二节 省辖公路养护·····	(221)
第三节 地方公路养护·····	(228)
第四节 路 政·····	(230)
第三章 水路管理·····	(239)
第一节 管理机构·····	(239)
第二节 航道养护·····	(241)

第三节 航 政.....	(245)
第四节 港 政.....	(247)
第四章 运政管理.....	(252)
第一节 管理机构.....	(252)
第二节 公路运输市场.....	(253)
第三节 水路运输市场.....	(257)
第四节 水陆运价.....	(258)
第五章 规费征稽.....	(267)
第一节 征稽机构.....	(267)
第二节 公路诸费.....	(271)
第三节 水路诸费.....	(287)
第六章 建设市场管理.....	(294)
第一节 质监机构.....	(294)
第二节 工程质量监督.....	(295)
第三节 工程招投标.....	(304)
第七章 安全管理.....	(309)
第一节 管理机构.....	(309)
第二节 交通安全.....	(310)
第三节 事故案例.....	(314)
第八章 法制建设.....	(323)
第一节 组织机构.....	(323)
第二节 交通立法.....	(324)
第三节 交通执法.....	(330)
第五篇 交通科教	
第一章 科 技.....	(337)
第一节 科技的推广应用.....	(337)

第二节 勘察设计.....	(343)
第三节 规划编制.....	(348)
第四节 科技人才.....	(381)
第五节 交通学会.....	(384)
第二章 教 育.....	(387)
第一节 职工教育.....	(387)
第二节 职业教育.....	(391)
专记.....	(399)
人物.....	(427)
附录.....	(441)

概 述

湘西土家族苗族自治州(以下简称湘西自治州)位于湖南西隅,东北邻张家界,东南界怀化,西倚鄂、黔、渝。地处云贵高原北东侧与鄂西山地南西端结合部,武陵山脉由北东向南西斜贯全境,地势东南低,西北高,属中国由西向东第二阶梯之东缘。全州面积 1.55 万平方公里,辖吉首市和泸溪、凤凰、花垣、保靖、古丈、永顺、龙山 7 县。到 2005 年,全州人口 268.34 万,其中少数民族人口 200.86 万,为全州总人口的 74.85%,系以土家族、苗族为主的民族聚居区。

湘西自治州资源丰富,民风淳朴,山水奇丽,人文景观独特。然而,历史上曾挣扎在混沌蛮荒之中的湘西,无法走出交通闭塞、经济落后的循环圈,素有“中国盲肠”的说法。中华人民共和国成立后,湘西自治州的交通经历了起步、渐进、大跨越的发展过程,实现了以水路交通为主到陆路交通为主的历史转折。从而逐步形成以铁路为骨架,公路为网络,水路相配合的现代综合运输新格局。同时,湘西自治州因其地理位置和交通条件的相对优势而成为湘、鄂、黔、渝四省市边区的物资集散地。

改革开放给湘西自治州交通事业的发展带来了生机

与活力。20 世纪 80 年代,随着改革开放的逐步深化和以工代赈政策的落实,加大对交通建设的投入,改善、加强交通基础设施。截至 1988 年,全州新建连接“断头路”的公路和为铁路客货集散服务的公路共 55 条,计 624 公里;改建公路 37 条,计 430 公里。从而使全州公路增加到 5799.04 公里,为 1949 年的 31 倍。与此同时,整治酉水、澧水、武水、溇水等航道 220 公里,新建扩建 6 处重点港口。交通基础设施的改善和经济的持续增长带动了运输业快速发展。到 1988 年,全州拥有汽车 6955 辆,为 1957 年的 173.9 倍;运输船舶 1100 艘,8710 马力,其中专业水运企业的机动船舶占 95%;水路、公路货运量和客运量分别为 674 万吨和 2991 万人次,比 1957 年分别增长 23.7 倍和 103.8 倍。同时运输市场全面放开,联合运输和旅游运输悄然兴起,水陆交通网络和运输方式多元化的格局基本形成。

“要想富,先修路。”20 世纪 90 年代,各级党委、政府和湘西人民带着这一共识掀起了修筑通村公路的热潮,这是湘西自治州交通建设史上的一个亮点。1994 年,中共湖南省委、湖南省人民政府决定把湘西自治州作为全省扶贫攻坚的主战场,提出加快通村公路建设,要求湘西自治州到 2000 年实现 85% 以上的行政村通公路;1999 年,中共湖南省委、湖南省人民政府下发《关于继续支持

湘西土家族苗族自治州扶贫攻坚的意见》，要求湘西自治州到2005年95%的行政村通公路。2004年，国家交通部决定在全国实施通达工程计划，为湘西自治州通村公路建设又一次带来了难得的机遇，这一民心工程再度升温。为此，从1995年到2006年，全州投入通村公路建设资金约6亿元，群众投工投劳4000万个，新修、改造通村公路6540公里，新通行政村1137个，行政村通公路率由1994年的53.6%飚升到2006年的96.4%。至此，通村公路里程已占全州公路总里程的74.7%。修通村级公路惠及千家万户，加速了农村脱贫致富的步伐。如花垣县排料乡补毫村蕴藏着丰富的方解石资源，过去因不通公路，村民们抱着金碗讨饭吃。1995年村里修通公路后，他们办起了方解石开发公司，人均年收入增加300余元。吉首市河溪镇马鞍村通公路后，村民们大搞山地开发，年人均纯收入增加到1500多元。

步入21世纪，湘西交通迎来了千载难逢的历史发展机遇。2000年，湘西自治州列入国家西部大开发范畴，备受关注的交通建设成为国家扶持项目的重中之重，其建设规模之大，资金投入之多，超过了历史之最。湘西自治州各级政府抢抓契机，为交通建设提供了良好的投资环境和施工环境，确保了工程项目的顺利实施。1999年和2001年，吉(首)罗(依溪)、张(家界)罗(依溪)公路先后开