

004037



华容县交通志



华容县志编纂委员会编审
华容县交通志编写组编纂

中国文史出版社

华容县交通志

华容县交通志编写组



中国文史出版社

A403-3

责任编辑：葛苑生

封面设计：蒋元芝

封面题签：刘传贵

华容县交通志

编者：华容县交通志编写组

出版者：中国文史出版社

（北京太平桥大街23号）

印刷者：湖南省华容县印刷厂

1991年5月第一版 1991年5月第一次印刷

开本：850×1168毫米1/32 印张6.8 字数：162千字

书号：ISBN 7-5034-0504-X/C·057

印数：1—1000册

定价：13.00元

编纂领导小组、顾问、编纂、审稿及 编审人员名单

编纂领导小组

组长：季德轩（前） 刘秋炎（后）

副组长：黄迪富 傅秉升 戴海林

成员：包焕桃 孟凡超 贾国安 谯 宪 毛伏姣

顾 问 刘甲柱

编写小组

主 编：谯 宪

成 员：王瑞明 毛伏姣 杨用国（以姓氏笔划为序）

《华容县志》志稿第五分审小组

主 审：张兆义

副主审：季德轩

成 员：杨炳坤

华容县志编纂委员会

编 审：刘传贵 黄光泽 王白坤 张先进

序 言

盛世修志，自古已然。在改革、开放的新时代，《华容县交通志》适应社会主义建设的需要和继承、发展中华民族优良文化传统的要求，在社会各界的关怀、支持下，在县、市志办的具体指导下，编纂出版了。

一县的专业志，固然不可能囊括诸事，展尽一方全貌，但交通运输是社会经济生活的纽带，因而交通志的内容，就不可避免地涉及各行各业，关联千家万户。正如马克思、恩格斯在《德意志意识形态》一书中所指示的：“人类的历史始终不得和产业史与交通史关连着而被研究、被整理”。一地的交通专志，如果能纵贯古今，联系社会实际，记沿革之迹，述兴衰之由，明是非，究因果，有稽有据，无失无妄，正确反映一地经济、人文、政事的发展、变革，对各方面工作无疑是有裨益的。所以，《华容县交通志》编纂出版，是华容县交通职工在社会主义物质文明建设和精神文明建设中的一大贡献。

前人称为“湖湘名区”、“川原要会”的华容，“汶江北注，梦泽南环，澧水西来，沱流中贯，波襄四陆，云矗三山。……襟川流，汇洞庭，巴邱为屏，夏水为带”，气候温和，民阜物丰，交通地理条件比较优越，交通运输历史悠久。华容设治1700多年来，县内的交通事业经历了封建社会、半殖民地半封建社会和社会主义社会三个历史阶段。在漫长的封建社会和半殖民地半封建社会里，由于生产力水平低下，加之战争与自然灾害不时交相为祸，县内交通始终处于落后状态。水运靠舢子、划子，陆运靠轿子、担子、鞍子，搬运装卸靠杠子、筐子、钩子，交通工业则只有以斧子、凿子、锤子为主要器具的手工作坊。论道路则时有

冲刷崩塌，历年难治；论桥梁则每多倾圮，举措维艰；论航道则溃堤倒口与石矾沙碛断续相连，泓道变迁莫定；交通管理，更付阙如，商旅安全只能各安天命。其间虽有乡民、义士捐募资金修桥设渡的善举，而政府投资办县、乡交通实在是太少太少。由于落后的运输生产力与落后的运输方式千百年间很少质的变革，故历代文献对于境内交通从无系统、完整的记述。前人所述既简，如今自宜略叙本末。

“天翻地覆慨而慷”。中华人民共和国成立40年来，华容县的交通面貌日新月异。现在，公路四通，车如流水；航道大畅，轮、木船鼓浪与江流一样不舍昼夜，前人梦寐以求的“东成西就，南通北达”已成了活生生的事实。无疑，交通的发展与社会经济的发展是同步的，交通建设的巨大成就既反映了社会需求又促进了社会繁荣。这是当代历史的真实，是人所共知，有目可睹的，交通专志理当充分体现。

马克思说：“历史不外是各个世代的依次交替。每一代都利用以前各代的遗留下来的材料、资金和生产力。”可是半殖民地半封建的中国社会遗留给我们的实在太可悲了，华容交通事业兴起的起点实在太可怜了。华容交通职工是在前代留下的烂摊子上经过艰苦努力才取得现在这样的成就的。“没有共产党就没有新中国”，“只有社会主义能够救中国”这两条真理，在华容交通建设的实践中得到了有力的证明。

历史的进程不是一帆风顺的。基础差、起点低、任务大、经验不足，以及“左”的干扰，使华容的交通建设工作免不了有过某些失误。但瑕不掩瑜，成绩是主流。《华容交通志》以存真求实为旨，以事实表明今天的成就。而这些成就，只是一个良好的开端，建设社会主义现代化的交通，依然任重道远，必须坚持四项基本原则，坚持改革、开放的方针，进一步努力奋斗。

志书传世，存史资治，后继者鉴往察来，识有指归，再接再

励，拓展宏图，是编纂人员所衷心祈愿的。由于主观认识水平的限制，志书中未免有漏误处，各界方家赐教补正，是编纂人员竭诚企望的。谨序。

季鹤轩

1989年10月

凡 例

一、《华容交通志》主要记述华容县近百年来交通运输的历史和现状。记事上溯1840年，下迄1990年，有的内容则根据需要与可能进行上溯下延。

二、本志采用语体文、记述体。按“时经事纬”的编纂原则分章、节、目、子目行文，分述、记、志、图、表、照、录7体编纂。彩色与黑白照片，集中放在志书正文以前，图表穿插于志书之中。

三、本志书资料以档案资料为主，兼收史籍资料与口碑资料。所援引资料，均未注明出处。

四、本志历史纪年，中华人民共和国成立以前，均先书朝代年号或民国年号，再括注公元纪年。中华人民共和国成立后，以公元纪年。

五、本志数字书写，按国家文字改革委员会等7个单位1982年1月1日公布的《关于出版物上数字用法试行规定》执行。

六、本志内所有地名、机构名称概用当时称谓，一般不作注释；个别地名、机构已鲜为人知者，则用括号注明。

七、本志附录先进单位、先进个人名录，未含本单位、本系统授予的先进单位、先进个人。

目 录

序	(1)
凡 例	(1)
目 录	(1)
概 述	(1)
大事记	(8)
第一章 水 运	(22)
第一节 航 道	(22)
第二节 助航设施	(31)
第三节 航道运输	(34)
第四节 渡口运输	(47)
第五节 水运组织	(55)
第二章 陆 运	(60)
第一节 道 路	(60)
第二节 公路养护	(85)
第三节 公路运输	(92)
第四节 陆运组织	(104)
第三章 搬运装卸	(111)
第一节 搬运设施	(111)
第二节 搬运装卸量	(117)

第三节	组织与队伍	(119)
第四章	交通工业	(124)
第一节	船舶修造	(124)
第二节	船用设备生产	(126)
第三节	汽车修配	(126)
第四节	搬运机械生产	(130)
第五章	交通管理	(132)
第一节	管理机构	(133)
第二节	航政管理	(147)
第三节	公路安全监理	(159)
第四节	运输市场管理	(161)
第五节	费用征收	(170)
附录		(179)
后记		(200)

概 述

华容县交通运输地理条件优越，水陆交通历史悠久。在县境内，长江带绕东北，洞庭襟掩东南，藕池河流经西境，华容河贯穿中区。河港交织如网，内湖星罗棋布。东北为低山低岗丘陵，西南尽平畴博壤。便于开路兴衢，适应驱车驾马。水上交通，早在东晋就已开始漕运；陆路交通，在南朝就初步形成了以县城为中心的驿道网络。但是，在漫长的封建和半封建半殖民地社会里，这些优越的交通运输条件，无法得到充分发挥和发展。到解放前夕，仍然只有小型木帆船从事县境内的商旅交通运输，凡大宗物资进出口，则需向外港船只托运。民国26年（1937），华容到藕池的航线上，才首次出现小火轮运输，而且是从长沙轮船公司租赁的火轮，这既不是对木帆船的取代，也不是华容拥有机动船的开始。民国28年（1939）湖南全省开展民船普查登记时，华容仅有装容量百担以下的入册木帆船只107条。政府对水运管理，也只有负责拉伕派款的水上警察队，而无生产保安的任何设施。船民江河漂泊，全赖各安天命。据民国34年（1945）统计，全县有340只从运小船，因船民迫于营生而改业捕渔。从华容至长沙需步行或者乘骑到调关或洪山头，改乘轮船至岳阳，再搭火车才能抵达，耗时需三天三夜，交通闭塞，可见一斑。陆路运输主要靠驮运，且不发达。据民国34年（1945）统计，全县仅有骡马670匹。华容搬运装卸，凭箩筐扁担相传。据民国37年（1948）统计，全县有箩行8家，从业306人。主要港口15处，全属自然码头，无一工程设施，年装卸量4540吨。至于交通工业完全是一张

白纸，无例可言。

二

解放后，在中共华容县委、县人民政府的领导下，华容交通运输事业迅速发展，发展中大体经历了4个阶段：

1950~1956年，是交通运输建立新秩序阶段。这一阶段主要是实行民主改革和组织整顿。水上以船工船民为主体建立船民协会，陆上建立搬运工会、马业工会，废除民国时期的水上保甲制，废除由地方封建把头把持的箩行公会。1956年，在完成民主改革的基础上，分别建立起船民联合运输社、搬运合作社、马业合作社。实行统一领导，统一运输价格，统一营运收费票证，统一运输调度，统一托运计划，有效地克服和纠正滥用票证、面议运价、私揽货源等混乱现象。并建立起港航监督机构，负责全县水上船舶丈量、检验、技术管理、考核、签证签照、海事调处等事宜，以确保水上安全生产。从此，华容的交通运输事业，以新型的管理和经营方式，肩负起为发展全县工农业生产服务，为发展全县经济服务，为人民生活服务 的重任。在此基础上开始有组织、有领导、有计划地加强交通运输事业自身的建设和发展。

1957~1963年，是以发展水运为主兼顾陆运建设阶段。1958年兴建华容县船舶修造厂，对专业运输船舶，进行更新和技术改造。对质量低、吨级小、不利于安全生产，不适应华容航道的多种船型，进行拆、改、翻修。将产于辰溪的“北河船”、桃江的“七版子”、耒阳的“小驳船”、安化的“湘驳子”、四川的“拍木古”、宁乡的“乌江子”、醴陵的“湘壳子”等，逐步扩改为10~30吨级的“华容产子”和30~60吨级的“华容平板驳”。同时，开始自造船体，组装机动船只。7年间，专业运输船只由1957年的295只，1661吨位，发展到303只，4136吨位。机动

船从零起步，发展到6只，146吨位，350马力。陆上，发展马车运输，成立华容县汽车站，首建华容大桥，加修简易公路。

1964~1977年，是大力发展陆运阶段。这一阶段主要是普及公路建设，建立和不断完善公路养护、路政管理、车辆监理体系；提高水运机械化程度；加强内河航道疏浚和港口码头建设；发展交通工业。13年间，共修砂石公路和简易公路91条，全长702公里；发展客货运输车辆117台，418.5吨位，760个客位；发展专业运输船舶1549吨位，其中机动船舶39只，832吨位，1463马力；二次开挖华洪运河，新建三汊河、潘家渡过船闸两座，9次疏整华容河航道；开挖土方97.5万方，搬运装卸以半机械化和机械化代替了历代的肩担背负；港口码头由自然泊位改变成人工建造泊位；交通工业初具规模，能自造100吨位级的钢质自航驳，能生产水陆两用蓄电池、救生衣和救生圈。

1978~1990年，是全县交通运输事业飞速发展阶段。在这10多年中，交通建设从普及中提高，运输生产从开放中搞活，交通工业由水运工业向汽修工业发展，客货运输线路从县境内运输向外省市延伸，交通管理由专业管理向行业管理转化。12年间共修砂石路、柏油路、简易公路204条，839公里，相当于前29年的3倍以上。设注滋口、梅田湖、鲇鱼须、新沙洲、集成等汽车渡口5处，全县所有乡镇，处处通达客班车。长途客班延伸至岳阳、常德、益阳、长沙、石首、监利、沙市、武汉等地。客货运输汽车和部门专用车、群众私营车迅速发展。到1990年，全县有客、货汽车1135台，3616吨位，3460个客位。水上专业运输船舶，通过技术改造，至1990年达7500吨位，3160马力。交通工业，兴办汽车维修、氧气生产、搬运机械生产等企业，交通工业企业固定资产净值增至1212万元。搬运装卸，在城关、注滋口、北景港、洪山头、塔市驿、六门闸等6处主要港口加修、改建和新建码头45个，其中3.5吨级立式码头1处，混凝土斜坡式码头44处。搬运

装卸机械化程度进一步提高，有胶轮板车644部、汽车4台、动力翻斗车28部、拉坡机21台、还有吊车、吸谷机、输送带等各种工具27台套。

经过40年的努力，华容交通运输事业欣欣向荣，蒸蒸日上，取得了巨大的成就。至1990年，全县有各类机动船272艘，12507吨，5181马力，专业水运货运量25.7万吨，4601万吨公里。共修公路295条，总长计1551.7公里（其中省道3条，66.9公里，县道21条，259公里，乡村道269条，1210.8公里）。全县公路中，常年养护的49条，444.3公里，季节性养护的246条，109.24公里。共有公路桥89座，2368.7延米，涵洞1437处，13320米。公路绿化林带已基本形成，大部分林荫夹道，少部分新修或扩修的公路，也正在成林。1990年货运量达104.64万吨，计3419.2万吨公里，客运量499.77万人，计13208.8万人公里。全县有大小港口20处，码头62个，其中立岸壁式码头1处，混凝土斜坡式码头44处，其余为砂石斜坡式码头。历代靠肩担背负的港口装卸，全部由机械化和半机械化取代，港口年装卸量也为之大增，达64200吨。

三

华容交通运输事业的发展道路是曲折而艰难的。清代已形成以县城为中心，通向岳州、安乡、石首、南县的驿道网络，4条驿道总长96公里，路宽1—2米。至民国初年，因年久失修，4条驿道都有不同程度的损毁。民国21年（1932）至24年，华容县政府按湖南省道路协会规划，向县民派款修建以县城为中心，通向监利、南县、岳阳、石首、鲇鱼须、方庚等6条县道。历时3年，仅修6条泥筑土垒、倚弯就弯的简易大道。抗日战争爆发后，战火殃及华容，国民党政府为防日军长驱直入，28年，通令全县：“路挖沟，堤堆土”破路；“毁桥梁，关深水”断路；

“犁路面，扔块石”障路。6条“县道”，都被弄得坎坷难行。民国36年（1947），湖南省政府定该年为交通建设年，将华容至岳阳道路列为第三期规划，同时下达摊派路款“亩田赋1元”的任务。华容县政府当年据此上交了路款3.2万银元。后湖南省政府以“财政亏空，经费困难”为由，工程未得实施，而上交的路款亦化为乌有。

解放后，中共华容县委、县人民政府始终站在交通运输是国家的动脉，是国民经济、文化发展的先行，是精神文明和物质文明建设的窗口这一高度，对交通运输事业进行具体决策和领导。

1949年7月21日华容解放。8月15日新建立起来的县人民政府建设科，接管交通工作。不久又设立交通科，专管交通工作。从此，华容交通运输进入了一个“人民交通人民管，管好交通为人民”的崭新历史时期。此后，在航政管理上，设有华容县航道管理站；在水运安全上，设有华容县港航监督站；在港口码头管理上，设有华容县港务管理站；在公路建设与公路养护上，设有华容县公路段、华容县地方公路管理站；在公路交通安全与路政管理上，设有华容县车辆监理所、华容县公安局公路派出所；在交通规费征收上，设有华容县养路费征收办公室；在运输市场管理上，设有华容县运输市场管理所；在汽车维修行业管理上，设有华容县汽车维修整顿办公室。从根本上改变了华容交通运输历史上的自然状况，进入了有序发展的新时期。

1953年起，根据国家颁发的公路沿线两侧15公里以内，50岁以下的男性公民和45岁以下的女性公民，每年每人负担5个公路建勤义务工日的规定，认真组织民工建勤。至1990年，共投公路建勤工日3135万个，挖运土石方2758万立方米。在投资上，采取民办公助的办法，筹集资金开展建设。至1990年，全县用于交通建设的经费共1561.5万元，其中国家投资1423.5万元，占91.2%。同时，还适时地大力发展交通工业。1958年建起华容县船舶修

造厂”，从修造20吨级的木船起手，发展到现在造120吨级的钢板驳。1977年兴办华容县蓄电池厂，1984年创办华容县汽车修配厂。至1990年底统计，共有大小厂家56家，其中国营交通工业8家，集体6家，个体户42家。凡船舶修造、汽车修配、氧气生产和一般搬运机械均可自造。交通工业的迅速发展，加快了交通运输事业的发展，同时为交通建设的发展积累和提供了资金。

70年代末起，针对交通地理条件的变化，不断调整交通运输事业的发展方向。解放前（1948）统计，全县有航道32条，1050公里。解放后，因自然变迁与人工兴废，变异较大，不少航道成哑河、水库、渔场，甚至成为良田。至70年代末，全县航路仅19条，共长463.6公里，且常年通航的少，季节通航的多。针对这种河湖变化情况，县委、县政府从搞畅交通，服务经济，促进生产的要求出发，毅然将交通运输建设的重点转向以公路建设为主，从人力、物力、财力上都全力进行公路建设。至1990年，用于公路建设和养护的资金为1356万元，占交通运输建设总投资的90%以上，公路运输量为全县总运输量（仅货运量）的62.2%。从而有效地满足了国民经济建设、工农业生产和人民生活需要。

四

交通运输作为国民经济建设中的“先行官”，应该最大限度地满足“货尽其流”、“物尽其利”的要求。但是目前华容的交通运输事业，离此要求还有一定的差距。首先是在交通建设上，未能统筹兼顾、扬长避短，兴农田水利，伤交通运输，轻航道整治。自1958年后，大规模的围湖造田，拦河蓄水，建闸抑洪，自然淤塞，使全县航道剧减，使历来具有得天独厚的水运优势变为四面环水，四面通航难。其次，陆运效益低。主要是公路质量

标准低，普及快，提高慢，修得多，养护差。全县295条公路，常年养护的只有49条，能晴雨通车的只有444.3公里。’80年代以后，个体货车盲目发展，运力大于运量，揽货竞争激烈，陆运效益因而更趋低落。此外，搬运装卸机械化程度不高，港口建设与水陆运输生产形势不相适应，车船特别是船只周转慢。消除这些制约因素，充分利用华容的地理条件，创造与经济建设同步发展的交通运输环境，提高竞争能力，是今后华容交通运输建设事业中的重大课题。