

002233

禮縣交通志

人民交通出版社



澧县交通志

人民交通出版社

(京)新登字091号

内 容 提 要

本书为地方性专业志书，记述澧县水路、公路、航空、铁路、管道等五种交通运输发展的概况，以丰富的史料记载了交通事业兴衰演变的过程。

责任编辑 李世华

封面设计 孙立宁

澧县交通志

Lixian Jiaotong Zhi

《澧县交通志》编纂委员会编

插图设计：赵耀华 正文设计：刘晓方 责任校对：张莹

人民交通出版社出版

本社发行

(100013 北京和平里东街50号)

北京市牛栏山一中印刷厂印刷

开本：850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张：5.625 字数：151千

1992年5月 第1版

1992年5月 第1版 第1次印刷

印数：0001—1000册 定价：8.50元

ISBN 7-114-01361-2

F·00150

《澧县交通志》编纂委员会

(1988~1990年)

主任委员：邓松山

副主任委员：马德祥 田良玉 贺修远

委员：汪学宏 陈元国 刘宝柱 齐兴涛 金义保
席柏林 陈克玉

办公室主任：贺修远

副主任：陈克玉

(1991年)

主任委员：高家协

副主任委员：蔡祖武 田良玉 贺修远

委员：毕承初 陈元国 刘宝柱 齐兴涛 金义保
聂启黎 陈克玉

办公室主任：贺修远

副主任：陈克玉

《澧县交通志》编辑人员

主 编：贺修远

编 辑：潘斐然 毛官品 唐从国 聂咏鸿 张业春

摄 影：施贤林

制 图：潘文亮

审 稿：胡振进 蒋祖发

《澧县交通志》编纂委员会

(1988~1990年)

主任委员：邓松山

副主任委员：马德祥 田良玉 贺修远

委员：汪学宏 陈元国 刘宝柱 齐兴涛 金义保
席柏林 陈克玉

办公室主任：贺修远

副主任：陈克玉

(1991年)

主任委员：高家协

副主任委员：蔡祖武 田良玉 贺修远

委员：毕承初 陈元国 刘宝柱 齐兴涛 金义保
聂启黎 陈克玉

办公室主任：贺修远

副主任：陈克玉

《澧县交通志》编辑人员

主编：贺修远

编辑：潘斐然 毛官品 唐从国 聂咏鸿 张业春

摄影：施贤林

制图：潘文亮

审稿：胡振进 蒋祖发

编辑说明

一、本志上限清道光二十年（1840年），个别内容按需要上溯，下限1989年。

二、本志设章、节、目3个层次，除“概述”、“大事记”外，计5章18节50目。

三、本志按5种运输方式分类，交通工业和交通管理单独成章。

四、历史地名以当时名称为准，有变更者，注明今名。

序 一

“盛世修志”是中华民族特有的优良文化传统。“治天下者以史为鉴，治郡国者以志为鉴”被今人视为古训。

中国共产党十一届三中全会后，全国呈现出政通人和、经济日益繁荣的盛世。党中央、国务院要求各省、市、县继承修志传统，编修地方志。澧县交通局在澧县人民政府的统一部署下，于1988年组建《澧县交通志》编纂委员会，把服务当代、惠及子孙、承前启后、继往开来的修志大业视为历史赋予我们的重任。

众所周知，交通运输事业是一项基础事业，它与工农业生产、人民生活息息相关，是发展国民经济的重要支柱。澧县位于湘鄂边境、澧水下游、洞庭湖西岸，素称鱼米之乡，是“九澧”门户，发展水陆交通具有得天独厚的条件。然而，在清末、民国时期，由于统治阶级腐败无能，澧县的交通事业落后，旧志也无系统记载。新中国成立以来，在中国共产党的领导下，社会主义建设事业蒸蒸日上，澧县的交通事业得到空前发展。县境内有大小湖泊83个，有澧、道、涇、澹、松五条河流。开辟航道349公里，拥有机动船350艘。枝柳铁路纵穿县境，207国道横贯南北，与县乡公路连通构成交通网络。通车里程达695.2公里，拥有大小客货汽车1694辆。当今澧县水陆交通四通八达，客货运输一派繁荣，为振兴澧县经济发挥了先行作用，推动了各项事业的发展。有鉴于此，我们有责任编纂一部交通志，把百余年来澧县交通事业的历史和现状全面、系统、真实、准确地记述下来。

志书乃传世之作，资治的明镜。在编纂过程中，全体修志人员以高度的责任感和历史使命感，兢兢业业，一丝不苟地工作，按照详今略古、横排竖写、事以类从、以事系人、述而不作、秉

笔直书的原则，精心编纂，反复修改，始终把质量放在首位，基本做到了结构合理、资料翔实、观点正确、文字顺畅，在修志工作中，交通局加强领导，全力支持，精心选调修志人员，创造了良好的修志环境，保证了修志工作的顺利进行。从1988年始修，至1990年结束，两经寒暑，三易志稿。经县志编纂委员会领导和行家审定后付梓。

《澧县交通志》系统、全面地记述了百余年来澧县交通运输事业的历史、现状及发展过程，填补了澧县交通史志的空白。我深信《澧县交通志》问世后，能为决策提供科学的资料和数据，为进行爱国主义、社会主义教育提供教材，为交通运输事业的发展提供咨询服务和宝贵经验，从而产生令人满意的社会效益和经济效益。故乐为之序。

高家协谨撰

1991年1月11日

序 二

澧县交通运输历史悠久，源远流长。早在公元前300多年前，澧水已有船只航行。明、清时有驿道，民国中期始有公路，轮船也陆续驶入境内。技术的进步，事业的发展，是澧县人民智慧与血汗的结晶。新中国建立后，澧县交通运输事业迅猛发展，成就辉煌。水路、公路、铁路、航空、管道五种运输方式并存，网络形成，布局合理。

“观今宜鉴古，无古不成今”。一部交通志，能从一个侧面反映出历史的沧桑变化、社会的变革与发展、国家的荣辱兴衰。

交通运输是物资流通的必要条件，而旧志中记载甚微，偶有涉及也多语焉不详。当今盛世，用新观点、新方法编纂社会主义的《澧县交通志》，是历史赋予我们的重任。本志客观地反映了澧县一百多年来交通事业的历史全貌，为推动交通事业的发展提供历史借鉴，是一部史料价值较高的专业志书。

在编纂过程中，我们本着详今略古的原则，力求内容系统完整，资料真实可靠，编排合理，观点正确，文字简明朴实。但由于史料残缺，编者学识有限，错误和疏漏之处在所难免，尚希读者不吝指教。

为使志书起到存史、资治、教化的作用，我们希望广大读者，特别是交通系统的同志们不妨多看几遍，或许“开卷有益”，能以这部志书为澧县的社会主义现代化建设尽一份微薄之力，如此，我们将感到极大的欣慰。

邓松山 马德祥

1990年12月

目 录

概 述	1
大事记	11
第一章 水路交通	26
第一节 航道	26
一、澧水航道	26
二、松滋河航道	33
三、水库渠道	34
四、航道养护	35
第二节 港口	38
一、城关港	38
二、兰江港	40
第三节 渡口	42
一、官渡	42
二、义渡	42
三、民渡	43
第四节 水路运输	45
一、船舶	46
二、货运	49
三、客运	52
第二章 道路交通	55
第一节 古道	55
一、驿道	55
二、铺递	56
第二节 公路	56
一、公路线路	56
二、公路桥梁	68

三、公路渡口	79
四、公路养护	81
第三节 道路运输	90
一、工具	90
二、货运	93
三、客运	97
四、汽车站	101
五、搬运装卸	102
第三章 航空 铁路 管道	106
第一节 航空	106
一、机场	106
二、专业飞行	106
第二节 铁路	107
一、线路	107
二、火车站	109
三、客货运输	109
第三节 管道	110
第四章 交通工业	111
第一节 船舶工业	111
一、船舶改装	112
二、船舶维修	113
三、船舶制造	113
第二节 汽车工业	115
一、汽车维修	116
二、车辆改装与制造	119
三、配件生产	120
第五章 交通管理	122
第一节 组织机构	122
一、党群组织	122
二、行政机构	124
三、事业机构	127
四、企业单位	135

第二节 路政管理	146
第三节 运政管理	147
一、运输市场管理	147
二、运价管理	148
三、票证管理	150
四、费征管理	151
第四节 车辆监理	153
一、车辆管理	153
二、驾驶员管理	154
三、公路事故	154
第五节 港航监督	156
一、船舶管理	156
二、船员管理	157
三、海损事故	157
第六节 港务管理	158
一、管理范围	159
二、管理职能	159
附 录	160
一、人物简介	160
二、附属工业、商业、服务业	163
后 记	166

概 述

澧县位于湖南省西北部，北与湖北公安、松滋接壤，东临安乡，南靠临澧，西抵石门。地形自西北向东南倾斜。总面积2167.3平方公里，人口84.368万人，辖37个乡（镇）、619个行政村。地理位置优越，战略地位重要，水陆交通发达，土地肥沃，物产丰富，素称“鱼米之乡”。

澧城是一座历史悠久的古城。早在南北朝萧梁时，为西魏所据，建置澧州，历隋、唐、宋、元、明、清诸朝，为州、郡、县、军、路、府，城池亦迁徙无常，至明洪武初期，始迁今治，而以澧县定名则自民国始。

澧县的水路交通比较发达。古时以水路运输为主。楚怀王六年（公元前323年）前，澧水就有船只航行。澧水是湖南四大水系之一，下游连接洞庭湖，北有荆水相峙。澧水在境内有涇水、澧水和道水三大支流。沿澧水上游可通石门、慈利，沿道水可至临澧，沿澧水下游可通常德、长沙和岳阳，循松滋河可至湖北沙市。新中国成立后，为变水害为水利，澧县人民政府先后组织治理西湖、荆江分洪、小渡口建闸、澧水河堵口等工程，对于根治水患，扩大农田面积起到重大作用，但也截断了一些航道。为治理河道淤塞，国家多次投资，整治和疏通航道。特别是重视湖区的园田化建设，新修10条计52公里的主渠道可行农划。1989年，境内通航里程达349公里。

新中国建立初期，澧县水路运输处于兴盛时期。1956年组建木帆船运输合作社，依靠集体力量不断发展和更新运输工具。至60年代，木帆船逐渐被机动船所取代。1984年4月，县造船厂试制的60吨级钢质甲板驳首航上海，后来钢质甲板驳发展到57艘。1989

年，全县有机动船350艘，4057千瓦，8271吨位，年货运量53.41万吨，货物周转量6582.05万吨公里；非机动船245艘，1708吨位。至此，水上运力呈现饱和状态。

澧县的陆路交通起源较早。战国时期，从郢向南，渡长江后，有一条大路经公安进入境内，连接武陵（今常德市），通往贵州，形成当时南北交通的主要干线。境内的清化驿、兰江驿、顺林驿设于此干线，另有29处铺递辐射四方。

民国21年（1932年），蒋介石推行“筑路剿共”方针，在汉口召开七省公路会议，布置构筑公路网，以分割和包围革命根据地。当时，常澧、澧东线，被列为重点线路之一，分别于民国23年（1934年）、24年（1935年）竣工通车。澧县始有公路。

民国26年（1937年），抗日战争爆发。为适应抗战需要，一方面筑路，一方面则奉命毁路。民国28年（1939年），常澧、澧东公路奉命破坏。民国29年（1940年），湖北沙市、宜昌失守，澧县面临抗战前线。同年6月，奉命将境内所有驿道、乡村道除留一尺宽路幅外，全部破坏。至此，公路、大道破坏殆尽。1949年，全县仅有30公里公路勉强通车。

新中国建立后，澧县公路建设发展很快。1950年，慈张公路修复通车。1952年，奉命抢修澧东公路。1957年，澧县至羊耳山公路竣工。1958年，澧县公路建设进入大发展时期，新建公路130.8公里，但公路质量标准较低。国民经济三年调整时期（1963~1965年），公路建设处于停顿状态。1973年，新建公路65.5公里。1975~1978年，在澧阳平原园田化建设中，采取山、水、田、林、路综合治理方针，新建和改建了5条线型平直、标准较高的公路。至1989年，全县有公路83条，全程695.2公里，按全县总面积计算，每平方公里有公路0.321公里，为新中国建立前的23.17倍，其中沥青路面109.6公里，占总里程的15.77%，形成纵横交织、四通八达的公路网络。

桥梁、渡口是连接道路的纽带。清同治年间，境内有民桥52座，官渡7处，义渡17处，民渡18处，大都年久失修，破烂不

堪，加上战争破坏，所剩无几。新中国建立后，人民政府每年拨出专款或以民办公助等形式建设民桥、民渡和公路桥梁、渡口。至1989年，全县新修和改建大、中、小公路桥梁99座，民桥378座，民渡68处，汽渡3处，尤其是张公庙澧水大桥的建成，改变了澧水南北两岸交通阻塞的现象。

陆路运输古近代均赖人力，辅以畜力。工具主要是箩筐、扁担、独轮车、板车、马车等，劳动强度大，效率低，在漫长的历史时期，劳苦大众历尽艰辛。民国24年（1935年），常澧、澧津有少量汽车过境。1955年，县内出现拖拉机。1958年，县工业局自购第一辆苏产伊斯牌汽车。70年代末，全县有各种汽车193辆。1984年以来，公路运输发展迅速。到1989年，全县有货车994辆，4199吨位。投入运输的大拖拉机158台，手扶拖拉机2304台，完成货运量293万吨，货物周转量14431万吨公里。客车172辆，客运量826.2万人次，旅客周转量21420万人公里。澧县的陆路运输，对搞活物资流通，方便旅客，促进国民经济的发展发挥了重要作用。

新中国建立后，澧县相继建设飞机场、管道和铁路，开始空运、管道和铁路运输，实现了五种运输方式兼备。

1960年10月建成的飞机场，位于大堰垭镇南1.1公里处，长600米，宽200米，为砂石跑道，可用于加油、加农药，可供安2型飞机起降。至1989年，专业飞行454架次，运撒农药267.7吨，为森林灭虫21.084万亩，播种60486亩，为芦苇和农作物灭病虫害24.836万亩。

1970年，湘澧盐矿从澧县盐井矿区到津市皇姑山矿部，全长41公里的输卤管道敷竣。年输卤量150万立方米，为企业节能降耗，效果显著。

1976年建成的枝柳铁路，横跨县境15.056公里，在金罗设火车站，投入客货运输后，沟通南北文化和物资交流，年吞吐货物27.3161万吨，旅客39033人次。

搬运装卸是交通运输的一个重要组成部分，始于宋代。清雍正年间，官府设长差夫。随着工商贸易的发展，客货运送业务日益频

繁，借以糊口者日众，官府责令他们无偿承担差役，轮流派人上衙听候差遣，后逐渐形成封建行会，搬运工人受尽封建把头和黑社会势力的残酷压迫和剥削。民国30年(1941年)和民国31年(1942年)，先后成立津澧箩业、轿业工会，搬运工人始有专业组织。新中国建立后，搬运工人的政治权力和地位有了很大提高。1956年，全县在13个集镇建立搬运服务社(队)，有工人425人。随着商品经济的发展，码头设施不断改善，机械化程度不断提高，劳动强度明显改善，至1989年，全县有专业搬运工人429人，从事短期或季节搬运的1200多人；有固定码头12处，各种装卸机具35台(件)，年搬运量达78.68万吨。

澧县的交通工业，从无到有，从小到大，从城镇到农村，逐步发展起来。古时，境内无交通工业，社会小型木制船舶均系民间工匠修造。40年代末到50年代初，板车、马车不多，一般自修自造。50年代末，随着水陆运输机械的发展，交通工业随之兴办。1958年，组建澧县造船厂，开始以修造小型木质帆船和小型渡船为主。70年代初，试制水泥机动船。1973年，自己设计制造砂石采挖工程船。1984年，自行设计生产的钢质甲板驳，经省级鉴定，技术性能优良。至1989年，县造船厂厂区面积达18300平方米，建筑面积3928平方米，有职工55人，年产值60万元，为澧县船舶修造基地。

澧县汽车工业始于1958年。是年，建立县动力配件厂，兼修汽车、拖拉机。1969年，澧县车辆厂以修造板车、马车为主。1971年，湘运澧县汽车保养厂由津市迁澧县。1977年，建立澧县汽车修配厂。1987年，常德地区交通局批准将澧县城关汽修厂、澧县汽车拖拉机修配厂合并为汽车大修厂。到1989年，全县有21个汽车维修厂家，职工766人，固定资产542.12万元，各种设备724台，年产值676.7万元。澧县汽车工业从小修到大修，从配件生产到改装制造，逐步发展起来。澧县电机厂生产的刮水器畅销不衰。洞庭缸套厂生产的气缸套有5个系列荣获省优产品称号，有三个系列远销泰国、马来西亚、巴基斯坦、新加坡、香港等国家

和地区。县无线电厂生产的汽车无触点分电器，获省科技进步三等奖。

随着交通运输事业的发展，管理机构逐步健全，管理范围不断扩大，管理水平日益提高。1956年，成立交通科，主要管理航运、搬运企业和公路修筑。1958年，成立运输指挥部，负责运输管理。1983年，贯彻国家经委、交通部《关于改进公路运输管理的通知》，坚持“放宽”、“搞活”的方针，大办运输业，运力发展迅猛，运输市场竞争激烈。管理工作面向全社会、全行业，因势利导，统筹安排，搞好协调与服务，充分发挥交通职能部门的管理与监督作用。对公用型汽车客运实行定班、定线、定点、定时，挂牌运行，对汽车维修行业纳入统一管理，对交通企业内部，实行多劳多得，推行厂长（经理）负责制，招标承包等改革措施，企业有了生机，整个管理工作正向科学化、现代化的方向迈进。

澧县交通事业的发展与壮大，是勤劳智慧的澧县人民，世代代艰苦奋斗的丰硕成果。特别是新中国建立40多年来，在中国共产党的领导下，交通事业发展迅猛，成就辉煌。但也曾受到“左”的影响和“十年动乱”的干扰破坏，出现过一些失误。从现状看，澧县交通基础设施建设速度缓慢，标准不高；运力与运量，车辆与路况发展不平衡；水运优势未能充分发挥等等，澧县人民政府正率领全县人民和交通系统广大干部职工，总结经验教训，扬长避短，为进一步振兴澧县交通事业而奋力开拓前进！

附：抗战时期澧县交通被破坏示意图

澧县1949年航道示意图

澧县1949年公路示意图

澧县1989年航道示意图

澧县1989年公路示意图