

002489

湖南交通史志丛书

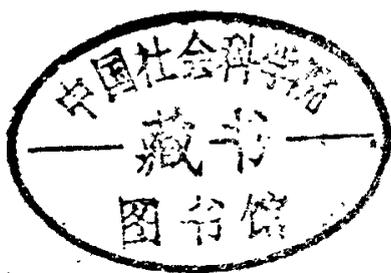
怀化地区交通志

中州古籍出版社

湖南交通史志丛书

怀化地区交通志

怀化地区交通局编



中州古籍出版社

湖南交通史志丛书编纂委员会

主任委员：陆德品

副主任委员：何柱国

委员：胡运恒 陈顺成 张 伟 周天钧 谭祖裕
李述斌 刘继雄 王世凯 戴伦喜
熊伯魁 唐建雄 全裕增 刘甲柱
彭巨左

总 编 辑：刘甲柱

编 辑：刘振伦 王连材 盛光裕 易端章 李培本
嵇庆雄 杨未凤 邹镇华 罗纪秉 杨铭鉴
匡国球 阙子斌 刘安伦 张 维

《怀化地区交通志》编纂委员会

主任委员：戴伦喜

副主任委员：袁家奇 舒家培 尹玉元 唐振德

委 员：杨铭鉴 姚明哲 谢昭伟 龙成章 杨代发
段承翔 孙长松 文有余 吴遵祥 朴家兴
唐世晶 张新建 刘光毅 陈双喜 章湘洪

湖南交通史志丛书编纂委员会

主任委员：陆德品

副主任委员：何柱国

委员：胡运恒 陈顺成 张 伟 周天钧 谭祖裕
李述斌 刘继雄 王世凯 戴伦喜
熊伯魁 唐建雄 全裕增 刘甲柱
彭巨左

总 编 辑：刘甲柱

编 辑：刘振伦 王连材 盛光裕 易端章 李培本
嵇庆雄 杨未凤 邹镇华 罗纪秉 杨铭鉴
匡国球 阙子斌 刘安伦 张 维

《怀化地区交通志》编纂委员会

主任委员：戴伦喜

副主任委员：袁家奇 舒家培 尹玉元 唐振德

委 员：杨铭鉴 姚明哲 谢昭伟 龙成章 杨代发
段承翔 孙长松 文有余 吴遵祥 朴家兴
唐世晶 张新建 刘光毅 陈双喜 章湘洪

《怀化地区交通志》编纂委员会办公室

主 编：杨铭 鉴
副 主 编：姚明哲 谢昭伟
采 编：危良辉 潘 臻 倪德恩 张 晓 张劲波
方一德 左光华 向泽凡 李执中 李伟新
谢远福 刘汝春 许盛杰 陈伏初 易银华
赵嗣涂 樊惠剑 龙成章

《怀化地区交通志》审稿人员

薛志勇 周亮一 王道生 余致韩 黄志明 黄清泉
曾惠民 杨文基 刘国长 赵新民 王建荣 李 素
萧艳君

《怀化地区交通志》编纂委员会办公室

主 副 采	编:	杨铭 鉴					
	主 编:	姚明哲	谢昭伟				
	编:	危良辉	潘 臻	倪德恩	张 晓	张劲波	
		方一德	左光华	向泽凡	李执中	李伟新	
	谢远福	刘汝春	许盛杰	陈伏初	易银华		
	赵嗣涂	樊惠剑	龙成章				

《怀化地区交通志》审稿人员

薛志勇	周亮一	王道生	余致韩	黄志明	黄清泉
曾惠民	杨文基	刘国长	赵新民	王建荣	李 素
萧艳君					

总 序

马克思、恩格斯在《德意志意识形态》一书中，以无可辩驳的史实表明：“人类的历史始终是不得和产业史与交通史关联着而被研究，被整理。”交通与人类社会的变革、发展紧密相关。过去如此，现在亦如此；外国如此，中国同样如此。从一定意义上说，某一时期的交通史或某一地域的交通志，必定是那一时期或那一地域社会生产和社会生活的表征。

我国交通历史悠久。早在夏商时期，先民们出于基本实践活动的需要，便开始了“陆行载车，水行载舟，泥行蹈橇，山行即桥”。“行涂（途）以楫，行险以撮，行沙以轨”。及至周秦，随着当时社会生产力的发展，开运河、筑驰道、置邮传等交通建设工程缘起，舟车等运输工具跟着改进，文化交流和商品货币关系因之活跃。所以孔子说：“德之流行速于置邮而传命”；司马迁说：“农工商交易之路通，而龟贝、金钱、刀、布之币兴焉。”交通与生产活动、商业活动、文化交流活动的相互影响、相互促进。在秦王朝建立后，便形成了“书同文，车同轨，衡同器”的格局而与封建帝制一统相适应。二千多年的封建社会和半殖民地半封建社会里，在断续的战争中、民族的融合中、疆域与资源的开发中、四境贸易的交往中、交通事业代有兴废、

总的趋势是发展的、进步的。这种发展、进步是在历史前进规律约束下和社会条件制约下呈现缓慢、曲折的演变。

中华人民共和国成立后，在中国共产党和人民政府的领导下，交通建设与经济建设同向同步，共荣共进，经过四十年的艰苦努力，才根本改变交通落后的局面，奠定交通现代化的基础。出现伟大的转折。

湖南是个内陆省，北有重湖之险，南有五岭之障，武陵山脉与雪峰山脉呈弧形复背斜峙于西，幕阜山、九岭山、武功山、万洋山等呈断裂延伸带亘于东，古为“三苗之国”，本为荆榛莽莽之地，鲜与外通。自宗周初期，楚先人“筭路蓝缕，以启山林”，向南拓展开发，由荆而及湘，水陆交通遂于中原相连。春秋战国时期，楚国用战争手段吞并了许多小国，并“开濮”（百濮）、“平越”（百越），使楚国的疆域“南卷沅、湘，北绕颍、泗，西包巴蜀，东裹郑、淮”，其所灭麇、罗、郢、巴、申、许、贰、轸、庸等11国的遗民，或全部或大部或部分地迁徙于湖南四水流域进行开发，道路交通随着民族的融合和文化的融合而发展，农业、手工业和商业渐次兴起，以长沙为中心的南楚经济区因之形成。秦始皇统一六国后，以五十万人攻略岭南的百越，主要取道湖南，通过筑驿道、开灵渠，历时八年完成中国历史上的一次大移民，“湘桂走廊”和“湘粤水道”由此开通，对后世的南北交易和海外贸易产生深远影响。自汉及清，在各代的“鼎革”与治乱中，湖南交通时而“铁蹄腾驿路之烟，铃足计邮亭之日，迅疾无前，不掩晷刻”，“湘州大舫，乘风鼓浪，波似箭，鸣催橹，转输半天下”；时而“道路荆榛，伏莽四兴”，“湖湘之上几无片帆”。兴衰起伏，曲折发

展，既反射着不同王朝政治、经济的折光，也显示出老大封建社会滞重艰难的步履。

鸦片战争后半世纪，湖南近代交通萌发。运输方式开始质的嬗变；外国资本主义的侵入，自然经济的解体，民族危机加重，阶级矛盾深化，湖南的近代交通封建性与殖民地性兼有，落后性与进步性并存；其发展道路十分坎坷。中华人民共和国成立，湖南交通才开始时代的新篇章。1949~1989的40年中，经过恢复、“跃进”、调整、整顿、改革，以两代人的汗水，取得了前所未有的辉煌成就和正反两方面的丰富经验，初步建成了水陆衔接、干支直达、城乡相通、辐射全国的水陆空立体交通网络，形成一个以铁路为骨干、公路为主体、四水一湖为通道、“空中桥梁”为外联、地下管道为内输的运输体系，适应并促进国民经济的发展和社会的繁荣与文化的昌盛。

“人事有代谢，往来成古今”。过去的已经凝结成历史，现在我们面临的是改革、开放的新时代，建设社会主义现代化的交通运输网，尚须几代人的努力。由于现实是历史的继续，也是历史的发展与否定，未来是现实的继续，也是现实的发展与否定，过去——现在——未来是一个前后连贯的人的实践过程，今天的现实既包含着历史的“基因”，也孕育着未来的芽蘖，所以人们总是要立足现实来考察历史，预测未来，史志因此便成为经世致用的传世之作，它的资治功能主要就在于它自身的科学性与实践性，使人们能通过事物发展变化的轨迹，盛衰兴替的史实，是非因果的关联，认识并把握事物的客观规律，科学地正确地解决社会实践任务。“以史为鉴”，并不只是单纯地“照镜子”。

湖南各地、市交通局的领导和有关同志，通过多年的努力，编纂成功分辖区的交通志，并决定分册出版，组成丛书。以期全方位、广角度、多层次的反映出湖南交通发展的历史进程，使今人和后继者在建设有中国特色的社会主义现代化实践中，有继承、有扬弃、有开创、有发展，取得新的更大的成就。值兹丛书分册付印之际，谨序以志。

陆德品

1991年3月1日

序

《怀化地区交通志》据正史，采叙述，言简意赅地记载了怀化地区交通发展史。“文不甚深，言不甚俗”。资料翔实，内容丰富，体例完善，文采质朴。这对于了解和探讨怀化地区交通开发与建设，进一步发展山区交通事业，促进经济建设都是极其有益的。

怀化地处湖南西南边陲，湘黔丘陵腹地，北枕武陵山，南抵五岭山，东倚雪峰山，西承云贵高原，地势险要，战略地位重要，交通便利，古有“滇黔门户、全楚咽喉”之称，“五溪通衢”之誉，是湘、黔、川、桂毗邻地区的物资集散地，水陆交通之枢纽。但由于怀化处地偏僻，环境恶劣，新中国建立前，被历代官府视为穷乡僻壤，“南蛮之地”，拓发不至，加上几百年的匪患影响，交通闭塞，物资运输全靠肩挑背负，长期处于民不聊生的困境之中。新中国成立后，在中国共产党和人民政府的领导下，全区各族人民自力更生，艰苦奋斗，开发山区，根治贫穷，国民经济得到了迅速发展，交通运输也发生了根本变化。现在，湘黔、枝柳两大铁路干线在怀化市交会，纵横贯穿十一个县市，公路四通八达，沅水畅通无阻。昔日的穷乡僻壤，如今已发展成为经济初步繁荣，科学文化和交通比较发达的开放开发经济试验区。《怀化地区交通志》是集思广益，

众手成志的硕果。这部集区域性、思想性、科学性、资料性于一书，并具行业特点和地方特色的专著，为子孙后代留下了一份“前有所稽，后有所鉴”的宝贵历史遗产，是编纂者们对怀化地区交通事业的一大贡献。特赋诗赞之：志书一卷留后人，裨益不亚古圣经。借鉴经典创新业，交通发达百业兴。

在以经济建设为中心，大干“四化”，振兴中华，山区要崛起，怀化要腾飞，交通大发展的盛世之年，《怀化交通志》一书的出版，不仅有益于全区交通事业的发展，而且对全区工业、邮电、军事、文化和科学技术现代化建设，也将起到积极的作用。

戴伦喜

一九九一年三月

凡 例

一、《怀化地区交通志》是一部统合古今的经济专业志，上起远古，下迄1987年。具体事项记载止于1989年。

二、本志记事“详今略古，详近略远，立足当代，因事而异地溯本求源”的原则，如实反映怀化地区交通事业的历史和现状。

三、本志记述地域，以怀化地区现行行政区划为主，即包括沅陵、辰溪、溆浦、新晃、芷江、麻阳、怀化、黔阳、洪江、会同、靖州、通道等12个县市。

四、本志按交通门类横分竖写。横分门类以囊括史实，纵向记述以统合古今，以横为主，纵横结合，时类并举。全志分编、章、节、目、子目5个档次。

五、本志分志、述、记、传、图、表、录，以志为主，图表插行于志书正文，并注明出处。

六、本志以语体文记述。

七、本志时间表述，一律书写具体时间。中华人民共和国成立前，先书朝代年号或民国纪年，再括注公元纪年。中华人民共和国成立后，只记公元纪年。

八、古代地名律用原称，括注今名。

九、古今职官和人名，均用时称，直书其名，必要时在姓名前冠以职务。

十、计量一律使用中华人民共和国法定计量单位。表示近代、现代道、桥、运输等，均采用公里、米、厘米、公斤、吨、吨公里、人公里等，数字均用阿拉伯字。历史上的计量单位照录，并括注现今的计量单位。

十一、志书采用页末注。凡引文和重要内容、数字、都注明出处和资料来源。

目 录

大事记	(1)
概述	(27)
第一篇 铁路	(31)
第一章 铁路建设	(34)
第一节 路线	(34)
第二节 桥梁	(43)
第三节 隧道	(45)
第四节 怀化枢纽	(49)
第二章 铁路运输	(51)
第一节 体制	(51)
第二节 车站	(58)
第三节 机车车辆	(63)
第四节 客运	(67)
第五节 货运	(71)
第二篇 公路	(75)
第一章 驿道	(78)
第一节 路线	(79)
第二节 驿站	(83)
第三节 古桥	(85)
第四节 津渡	(88)
第二章 公路建设	(90)
第一节 路线	(91)
第二节 桥梁	(108)

第三节	涵洞	(118)
第四节	隧道	(119)
第五节	渡口	(120)
第六节	渡费征收	(130)
第七节	养护	(133)
第八节	公路绿化	(137)
第九节	机构	(137)
第三章	公路运输	(144)
第一节	体制	(144)
第二节	车站	(148)
第三节	车队	(160)
第四节	客运	(165)
第五节	货运	(174)
第四章	装卸搬运	(181)
第一节	体制	(182)
第二节	城镇(港口)装卸搬运	(184)
第三节	铁路装卸	(186)
第三篇	水路	(193)
第一章	航道	(194)
第一节	通航河流	(194)
第二节	航道整治	(204)
第三节	航道设施	(217)
第四节	机构	(220)
第二章	水路运输	(222)
第一节	沿革	(222)
第二节	港口	(228)
第三节	企业	(232)
第四节	客运	(235)

第五节 货运	(236)
第六节 煤炭运输	(240)
第四篇 航空、联运	(243)
第一章 机场	(244)
第一节 军用机场	(244)
第二节 民用机场	(246)
第三节 专用机场	(247)
第二章 联运	(247)
第一节 机构	(247)
第二节 业务	(249)
第五篇 工业、科技	(251)
第一章 工业	(252)
第一节 车辆修理与组装	(252)
第二节 船舶修制	(262)
第三节 机械修制	(269)
第四节 汽车配件	(271)
第二章 科技	(275)
第一节 科技活动	(275)
第二节 科技成果	(277)
第三节 交通量调查	(280)
第六篇 交通管理	(281)
第一章 行政管理机构	(281)
第一节 地区交通局	(281)
第二节 县市交通局	(283)
第三节 交通管理站	(284)
第二章 运输管理	(286)
第一节 铁路运输管理	(286)
第二节 运输市场管理	(288)