

011232

# 铜仁地区志

## · 交通志 ·

贵州人民出版社

# 铜仁地区志

## · 交通志 ·

铜仁地区地方志编纂委员会

## 铜仁地区地方志编纂委员会

名誉主任：张清田

主任：周光清

副主任：谭钢 舒大乾

委员：舒大坤 单国桢 曾庆华

曾家骏 张胜利 张绍明

《铜仁地区志·交通志》编纂委员会

主任：杨代胜

副主任：杨立全 彭昭全 徐炎 刘显高

委员：杜兴周 王业洪 周安生 刘尚品

游国华 李菊枝 刘益民 尹鉴

王育森 阮圣伦 历天申 朱国权

陈正刚

主编：刘尚品

编辑：游国华 刘益民

资料：王侠飞 宋荣卿 肖昌钧

王炳喜 刘国华 石丽君

制图：杨龙 余安和

摄影：何远志

制表：刘益民

## 序

《铜仁地区志·交通志》详实地记载了全区交通运输事业的发生、发展以及对全区经济建设所起的作用和作出的较大贡献。是一部了解历史、着眼现实、加快发展、努力改变我区交通运输事业落后面貌的重要书籍。它的出版,是交通部门的领导和修志人员共同努力的结晶。

铜仁地区江河纵横,水利资源丰富。境内乌江贯穿南北,锦江、沅阳河、松桃河横跨东西,分别经四川、湖南注入长江。

战国以后,为促进毗邻地区物质文化交流和人员交往,区内民众利用得天独厚的水利资源,开展以水道为主干的省际之间的运输。与此同时,整修驿道、便道、开辟肩挑背负的陆上运输。随着社会的进步,铜仁地区 1928 年开始修建公路,到 1949 年底,全区仅有公路 266 公里。

中华人民共和国成立后,在进一步发展水运事业的同时,发动群众,大兴公路建设,大力开展陆路运输。经 35 年努力,到 1985 年全区建成公路 4660 公里,基本实现了乡乡通公路。在运输方式上形成以公路运输为主体的公路、铁路和水路运输网络。全区近万台机动车辆行驶在各条公路上,火车经湘黔铁路穿越玉屏县境,机动船舶经思南、德江、沿河 3 县远出长江。通过水陆联运,全区的矿产资源、地方工业品和农副土特产品的运输基本得到保证。

我区交通运输业虽然有较大的发展,但其现状仍不适应当前经济建设的需要。主要是:在交通设施建设中达标公路少;在运输生产中经

济效益不高。今后仍需全区各民族人民同心协力,发扬艰苦创业精神,加块以公路为主体的交通建设,提高道路等级。与此同时,强化交通管理,提高社会效益,使铜仁交通运输事业跃上新台阶。

**周光清**

## 序

1987年铜仁地区交通局承担《铜仁地区志·交通志》的编纂任务。历经三年努力,得以成书。这是铜仁地区交通史上一件大事。

全书运用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点,实事求是地记载了铜仁地区交通运输事业发生、发展的全过程。对中华人民共和国成立后的交通建设、交通运输和交通管理方面的主要经验教训予以着重叙述。

本书从300万字的长篇汇编中筛选,三易其稿,由3篇15章49节组成。全书体例得当,结构合理,内容丰富,资料翔实,时代特色和地方特色突出,对铜仁地区交通运输事业的进一步发展可供借鉴。

35年来,铜仁地区水上、陆上和空中的交通运输事业得到全面发展,这对于黔东大地的社会主义建设和人民生活的改善,起着积极的促进作用。从前进的观点来看,还不能满足。目前,公路通车里程不多,达标公路较少;车、船利用率不高;大兴机场停航。更为忧虑的是;还有25%的乡不通公路,肩挑背负之苦,尚未消除。

针对现实,我们要加倍努力,适应新形势的要求。在改善现有道路、提高路等的前提下,有计划地进行公路建设。加强航道整治,提高其通过能力。促使大兴机场早日复航。此外,强化车、船管理,提高经济效益,为兴铜富民当好“先行官”。

杨代胜 杨立全

## 凡 例

一、《铜仁地区志·交通志》以马列主义、毛泽东思想为指导思想,用新观点、新材料、新方法编写。

二、本志上限不限,下限至1985年,部份内容适当下延。

三、本志以记、志、图、表、录为框架,以篇、章、节、目为档次。

四、大事记以编年体为主,辅以记事本宋体。

五、公路、铁路和航道,为保持其完整性,区外延伸部份予以略述。

六、交通术语

1. 分:即人工建筑物的速写。

2. 砼:即混凝土的速写。

3. 甃:即钢筋混凝土的速写。

4. 汽一拖一:是桥梁设计的荷载标准。

5. 周转量:是运载数(吨、人)与运送公里相乘的积。

6. 运输工具计算单位:木船,只;机、驳船,艘;汽车,辆;拖拉机,台;牛马车、人力车、鸡公车,部;飞机,架;火车,列。

7. 涵洞计算单位,道。

8. 桥梁计算单位,座。

## 概 述

铜仁地区位于贵州省东北部,东与湖南省湘西土家族苗族自治州、怀化地区接壤,南接本省黔东南苗族侗族自治州,西邻本省遵义地区,北与四川省涪陵地区为邻。全区辖9县1特区,南北长215公里,东西宽69公里,土地面积18023平方公里。1985年底,人口304万。本区物产丰富,蕴藏有汞矿、锰矿、磷矿、铁矿和原煤等,还盛产花生、桐油、生漆、茶叶、乌柏和木材等农副土特产品。

交通运输是国民经济的基础结构,它对国家建设和人民生活改善,均起着极为重要的先行作用。铜仁地区水利资源丰富,具有通航能力的是乌江、锦江、沅阳河和松桃河。两江两河全程2755公里,其中铜仁辖区占1042公里。乌江经四川涪陵入长江,锦江、沅阳河和松桃河经湖南入长江。长期以来,区辖民众利用得天独厚之优势,开辟航道,开展水上运输。战国末期,利用舟楫,载运兵仗。随着生产发展,科学进步和人口增长,自明代开始,即以航运为主干运送食盐、粮食等物资。与此同时,开辟驿道、大道和便道,利用“脚夫”解决沿江两岸的物资集散。清末民国期间,水陆联运为经济进一步活跃提供了交通条件。区内各县和遵义地区所属之湄潭、凤冈以及湖南省湘西等地民用食盐,皆由水上运进,步程分销。同时,急需远销的朱砂、水银、桐油和花生等地方土特产品的输出,全赖顺水船只承担。此间,航运兴盛,500只木船航行在600公里的航道上。乌江、锦江与长江、沅江贯通,为大西南的主要通道之一,每岁进出湖南、四川的长途跨省物资运输逾万吨。

中华人民共和国成立后,各级政府采取水陆并重措施,使交通运输

事业得到迅速发展。从1951年起,在集中力量治理航道、增加船只的同时,大兴公路建设。通过炸礁、掏漕,船型改造和开凿公路等措施,到1959年止,除原有航道得到改善外,又新辟59公里。新造拖轮10艘,经过改造、增加吨位的木船538只。沟通了铜仁至思南、江口至石阡和德江至沿河等干线公路883公里,实现县县通公路。汽车从无到有,发展到234辆。车船结合,配套成龙,投入重要物资的运输。年内水、陆完成粮、油等重点物资调运39万吨,4560万吨公里。其中水运完成量是历史最好水平,为水、陆货运总量的67.6%。

自贯彻执行国民经济“调整、巩固、充实、提高”的方针后,从1964年起,铜仁地区的交通事业又有新的发展。在不断地修建公路的同时,增添其他交通设施。1971年大兴机场竣工,经营铜仁至贵阳至成都的客货运输。1972年湘黔铁路接轨通车,玉屏、大龙火车站开展玉屏到贵阳和大龙到湛江等地的客货运输。乌江河系开展以机动船为主体的水上运输。到1978年,形成以公路为主的水陆空全面发展的新局面,实现区区通公路。

自贯彻执行改革、开放以来,铜仁地区的交通事业取得很大成就。广大民众熟知“要想富,先修路”的道理,在武陵山下,奋力拼搏,开山筑路。到1985年,建成的公路有4660公里,平均每平方公里的土地上有公路0.26公里,比1949年增16.5倍,75.5%的乡通了公路。而今上昆公路、鮎秀公路、个秀公路和湘黔铁路围绕黔东大地。久铜公路、煎过公路和乌江流域直插铜仁地区中部。公路、铁路、水路三结合,形成局部合理的交通枢纽。在开放、搞活中,展现出多行业、多层次、多渠道、多家经营的新局面。全区有大小型客货汽车2500辆。行驶在300条公路干、支线上。乌江30艘机动船畅航乌江,并通过长江直达上海。年内公路、铁路和水路完成磷矿、锰矿、粮食、农药等主要品种149万吨,其中

公路运输占 51.7%。旅客运输 764 万人次。

铜仁地区交通事业虽然得到较大发展,取得可喜的成绩,但与当前国民经济日益向前发展的需求不相适应。境内仅 24.7 公里铁路,全区 8 县 1 特区未得直接受益。内河通航里程由 1959 年的 695 公里缩减到 276 公里。大兴机场停航。公路等级低,路况差,达标少。汽车空驶率大,效益不高。总之,交通运输仍然是一个薄弱环节。按照建设速度快,质量好,效益高的要求,在加强以公路为主体的交通建设的同时,应强化交通管理,为振兴铜仁发挥支柱作用。

# 目 录

概 述 .....	1
-----------	---

## 第一篇 交通建设

<b>第一章 航道建设</b> .....	1
第一节 乌 江 .....	1
第二节 锦 江 .....	6
第三节 沅阳河和松桃河 .....	12
<b>第二章 陆路建设</b> .....	17
第一节 驿(大)道和便道 .....	17
第二节 公 路 .....	22
<b>第三章 公路养护</b> .....	66
第一节 养护机构 .....	66
第二节 养护里程及养护形式 .....	68
第三节 养护机具及公路绿化 .....	85
<b>第四章 桥梁 渡口和码头建设</b> .....	90
第一节 人行桥 .....	90
第二节 公路桥 .....	104
第三节 铁路桥 .....	124
第四节 人行渡口 .....	126
第五节 车船渡口 .....	134

第六节 装、卸货码头 .....	136
第五章 铁路及航空建设 .....	141
第一节 湘黔铁路 .....	141
第二节 机 场 .....	146
第六章 交通工业 .....	151
第一节 船舶建造 .....	151
第二节 汽车维修保养 .....	160

## 第二篇 交通运输

第一章 内河运输 .....	163
第一节 般只变化 .....	163
第二节 客货运输 .....	168
第二章 人 畜力运输 .....	184
第一节 人力挑夫 .....	184
第二节 牛马车(驮力)运输 .....	186
第三节 搬运装卸 .....	192
第三章 汽车运输 .....	198
第一节 车辆变化 .....	198
第二节 运输企业 .....	201
第三节 货 运 .....	203
第四节 客 运 .....	227
第五节 开展竞赛提高效益 .....	232
第四章 铁路与航空运输 .....	237
第一节 铁 路 .....	237

第二节 航 空 .....	240
---------------	-----

### 第三篇 交通管理

第一章 管理机构 .....	245
第一节 行政管理机构 .....	245
第二节 运输管理机构 .....	247
第三节 安全管理机构 .....	251
第二章 运输管理 .....	254
第一节 整顿运输秩序 .....	254
第二节 运价管理 .....	256
第三节 油料管理 .....	279
第四节 统一调派车船 .....	282
第五节 对个体车的管理 .....	285
第六节 跨省车辆管理 .....	286
第七节 选择经济线路 .....	288
第三章 路政管理 .....	289
第一节 排除路障 .....	289
第二节 埋设界桩 .....	293
第四章 安全管理 .....	296
第一节 公路安全措施 .....	296
第二节 水上安全措施 .....	303
第三节 安全行车 .....	306
第四节 交通事故及处理 .....	307
第五章 基建投资及规费征收 .....	313

第一节	基建投资 .....	313
第二节	养河 养路费征收 .....	315
第三节	管理费征收和使用 .....	319

## 大 事 记

附录：	铜仁地区库存粮、棉、布“以工代赈”	
	修建县乡公路简况 .....	347
后    记	.....	356

# 第一篇

## 交通建设

# 铜仁地区河流分布图

- 图例**
- ◎ 地、市政府驻地
  - 县政府驻地
  - 乡、镇驻地
  - 省界
  - 地区界
  - 县界
  - 2572.0▲ 山峰及高程
  - 桥梁
  - ⚓ 港监所、港监站
  - 31 通航河流、起迄点及里程
  - ✈ 开航机
  - ⚓ 机绞站
  - ⚓ 船闸、船厂
  - △ 航运管理站
  - ▲ 航运管理中心站
  - ⇄ 不通航河流、伏流
  - 中型水库
  - 河流
  - 闸坝、电泵站

