

002772

湖南交通史志丛书

湘西土家族苗族自治州交通志

湖南出版社

湖南交通史志丛书

湘西土家族
苗族自治州交通志

湖南出版社

[湘]新登字 001 号

湘西土家族苗族自治州交通志

《湘西土家族苗族自治州交通志》编委会编

责任编辑:郭 平

*

湖南出版社出版

(长沙市河西银盆南路 67 号)

湖南省地质测绘印刷厂印刷

1993 年 12 月第 1 版第 1 次印刷

开本:850×1168 1/32 印张 13.8125

字数 370,000 印数 1—2000

ISBN 7-5438-0709-2/K · 134

2

湖南交通史志丛书编纂委员会

主任委员	陆德品			
	何柱国			
副主任委员	胡运恒	陈顺成	张伟	周天钧
	谭祖裕	张家界	刘继雄	游清高
委 员	戴伦喜	赵先到	唐建雄	全裕增
	李海江	刘甲柱		
总 编 辑	刘甲柱			
	刘俊杰	王连材	盛光裕	易端章
	嵇庆雄	杨来凤	邹镇华	罗纪录
	杨铭鉴	刘忠福	阙子城	刘安伦
	张先初			

湘西土家族苗族自治州交通志编纂委员会

主任委员	游清高			
副主任委员	彭善锦	刘毓群	罗纪录	
委 员	刘明智	王少林	王永双	赵文龙
	莫建章			
主 编	罗纪录			
资 料	熊玉成	向正培	田儒云	杨再启
摄 影	秦文忠等			

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：“‘人类之历史’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，泥行蹈橈，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 40 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，水陆交通遂与中原相连。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，东襄郢、淮”，其所灭麇、罗、郢、巴、申、许、贰、轸、庸等国的遗民，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第一次大移民；“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”，“湘州大舩，乘风鼓浪，波似箭，催鸣橹，转输半天下”；时而“道路荆棘，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。

鸦片战争后半个世纪，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年的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

交通是社会进步的重要标志；是发展生产、传播思想文化的基本条件。湘西土家族苗族自治州地处湘黔川鄂边陲，境内山峦起伏，沟壑纵横，河流密布，滩多水险。中华民国以前，交通建设建树甚微，发展迟缓，迨至20世纪30年代中期，方有一条简易公路通过境内三县，过路车辆寥寥，以陆运言，赖肩挑背负；以水运言，靠篙橹行舟。

中华人民共和国成立40余年来，交通事业突飞猛进：公路四通八达，水路直通江海，铁路纵穿六县（市），万车竞发，铁龙奔腾，人货流畅，市场繁荣。

前有所稽，后有所鉴。盛世修志，自古已然。《湘西自治州交通志》本着唯实求真，略古详今原则，系统地反映境内近当代交通事业的变迁史实，记载中华人民共和国成立后广大交通干部职工在中国共产党和人民政府的领导下创造性的劳动，突出专业特点和地方特色，具有鉴古、资治、教化之功能。对于了解和探索我州交通建设的历史和经验，进一步发展山区交通事业，促进经济建设，推进社会进步，无疑大有裨益。

首创的《湘西土家族苗族自治州交通志》，既有前人的研究成果，更是今人的创新，州境交通部门各级领导和广大干部职工积极支持此志的编纂，社会各界对此志给

予有力支援，采编人员艰苦劳动，焚膏继晷，辛勤笔耕，从收集四百余万字的史料中，取精示弘，成书三十多万字。今之付梓问世，能为社会进步、开发振兴湘西土家族苗族自治州经济作出其应有的贡献，填补境内交通史籍空白，留给后人一份宝贵文化遗产，殊堪欣慰。

是为序。

游清高

一九九三年六月

凡 例

一、本志为区域专业志，立足当代，纵贯古今，详近略远，详异略同，分类系事，依时记述，求真唯实，取其所宜，突出特色，以反映交通事业的发展规律。

二、本志采用述、志、记、表、图、录、照诸体，以志为主，文字记述为主，表随文行。前以概述统领，后轴以大事年表，中正文横排纵述，时类并举，设7篇，篇下分章、节、目，计27章81节。无法列入的重大史料，纳入附录。

三、本志无严格断限。古道据实上溯，今时今事基本上限于1988年湘西自治州辖域内的公路、水路、铁路交通，不论其经济体制与隶属关系，均纳入本志，以展示交通事业的全貌。

四、本志不设人物篇，人从事出，所记人物，古今职官和人名，均用时称，直书其名，无褒贬称谓，必要时姓名前冠以职务。

五、本志系编著体，资料有所本，一般不注。

六、本志历史朝代，律用历史正称，括（ ）注公元纪年。中华人民共和国成立后，以公元纪年。地名、物名一般按全称，或表明简称（下同）。机构称谓，首次全称，以下简称。

七、本志计量单位，古近代按原载不作换算，建国后

统采用新币制，即 1955 年 3 月 1 日以前的旧人民币按万比 1 换算。路、桥、运输等均以阿拉伯字公里、米、厘米、公斤、吨、吨公里、人次、人公里等表示。

八、本志所有技术经济名词，术语，大、中、小桥、涵划分和安全事故类分，均按交通技术标准规范记述。

目 录

概 述	(1)
第一篇 古道交通	(5)
第一章 路 亭	(5)
第一节 驿 道	(5)
第二节 铺 递	(6)
第三节 大 路	(10)
第四节 营 路	(11)
第五节 县乡大道	(16)
第六节 乡村道路	(23)
第七节 凉 亭	(24)
第二章 津 梁	(26)
第一节 古 桥	(26)
第二节 津 渡	(31)
第三章 运 输	(36)
第一节 挑 脚	(36)
第二节 驮 运	(38)
第三节 轿 乘	(39)
第二篇 公路交通	(42)
第一章 公路建设	(42)
第一节 线 路	(42)
第二节 桥 梁	(67)
第三节 隧 道	(77)
第四节 渡 口	(79)

2 湘西自治州交通志

第五节 工程技术.....	(85)
第二章 公路养护.....	(87)
第一节 管理体制.....	(87)
第二节 公路保修.....	(93)
第三节 公路绿化.....	(99)
第四节 民工建勤.....	(103)
第三章 公路运输.....	(107)
第一节 企 业.....	(107)
第二节 货 运.....	(117)
第三节 客 运.....	(125)
第三篇 水路交通.....	(139)
第一章 通航河流.....	(140)
第一节 沅水系.....	(143)
第二节 澧水系.....	(150)
第二章 航道整治.....	(154)
第一节 沿 革.....	(154)
第二节 机 构.....	(156)
第三节 普查规划.....	(158)
第四节 航道治理.....	(160)
第五节 通航设施.....	(168)
第三章 港口码头.....	(172)
第一节 机 构.....	(172)
第二节 设 施.....	(173)
第三节 重点港口.....	(174)
第四章 水路运输.....	(183)
第一节 企 业.....	(183)
第二节 工 具.....	(193)
第三节 货 运.....	(199)

第四节 客 运.....	(210)
第四篇 铁路交通.....	(216)
第一章 铁路建设.....	(216)
第一节 勘测设计.....	(216)
第二节 工程施工.....	(217)
第二章 铁路维护.....	(223)
第一节 机 构.....	(223)
第二节 工 务.....	(223)
第三章 运输生产.....	(229)
第一节 车 务.....	(229)
第二节 机 务.....	(233)
第三节 电 务.....	(235)
第四节 客 运.....	(236)
第五节 货 运.....	(238)
第五篇 搬运装卸.....	(240)
第一章 体 制.....	(240)
第一节 沿 革.....	(240)
第二节 企 业.....	(243)
第二章 工 具.....	(253)
第一节 人畜力车.....	(253)
第二节 机动车辆.....	(255)
第三节 装卸机具.....	(256)
第三章 生 产.....	(260)
第一节 轮流作业.....	(260)
第二节 计划作业.....	(260)
第三节 开拓经营.....	(262)
第四节 服务质量.....	(265)
第四章 运 价.....	(268)

第六篇 交通工业	(274)
第一章 船舶修造	(274)
第一节 船舶维修.....	(275)
第二节 船舶制造.....	(278)
第二章 汽车修配	(282)
第一节 汽车维修.....	(282)
第二节 汽车配件.....	(294)
第三章 养路机具	(297)
第一节 工具革新.....	(297)
第二节 机具修造.....	(299)
第四章 附属工业	(301)
第七篇 交通管理	(304)
第一章 行政机构	(304)
第一节 州交通局.....	(304)
第二节 县(市)交通局.....	(310)
第三节 区乡(镇)交通管理所(站).....	(311)
第二章 运政管理	(314)
第一节 运输市场管理.....	(314)
第二节 行业管理.....	(319)
第三节 联合运输.....	(321)
第三章 车辆监理	(324)
第一节 机构.....	(324)
第二节 车辆驾驶员管理.....	(327)
第三节 行车管理.....	(332)
第四节 安全事故.....	(336)
第四章 港航监督	(344)
第一节 机构.....	(344)
第二节 船舶船员管理.....	(347)