

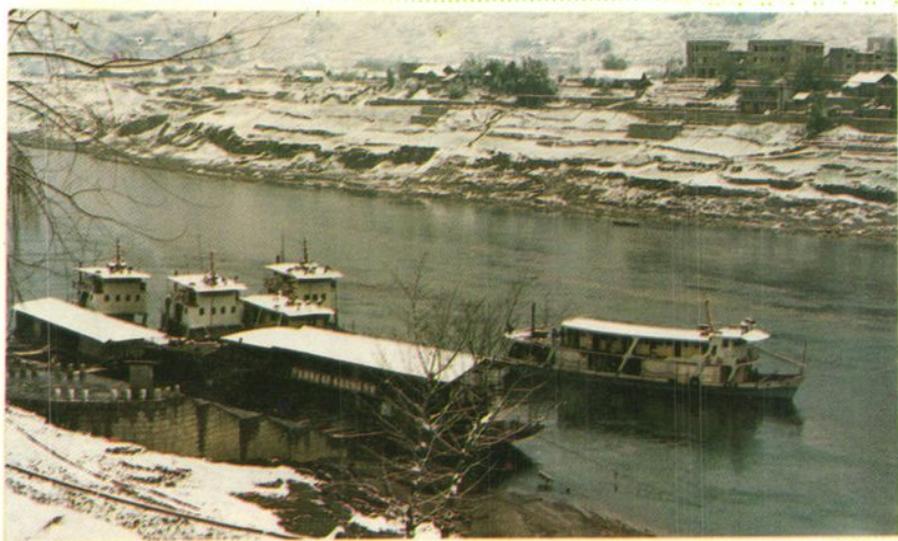
沿河土家族自治县 交通志

沿河土家族自治县交通局编

沿河土家族自治县地方志编纂委员会
部门志审批验收小组



左起前排：王万才 杜文金 刘光模 杨通福 赵中立
后排：张献初 沈湖波 孙世锐 杨树昌 田用三



东风码头囤船

沿河土家族自治县交通志编纂委员会

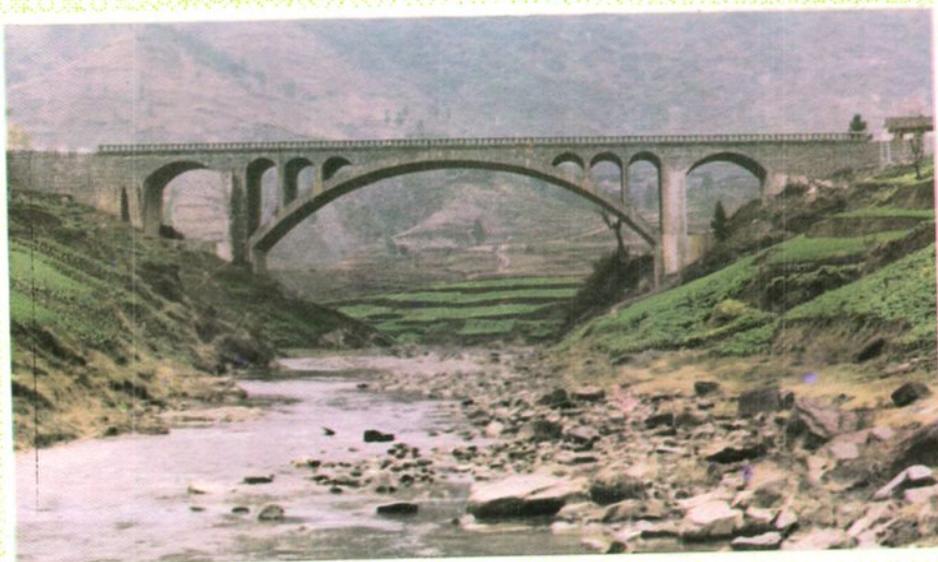


左起前排：田贵仁 刘尚品 杨昌银 崔道忠 肖明道
中排：杨胜林 崔光明 戴春湖 何配天
后排：蒲朝良 杨昌敖 冉茂常 王明会 张尧珍

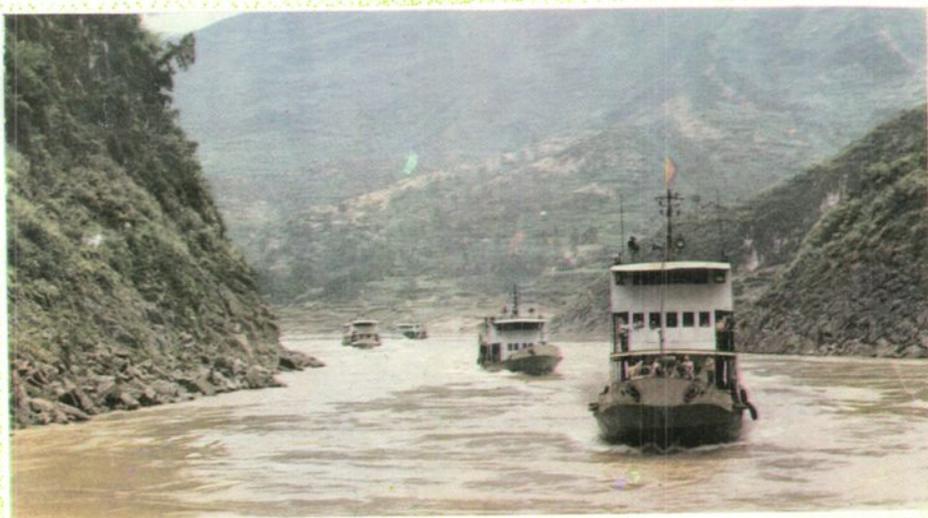


中界天仙桥

沿河乌江大桥



思渠大桥



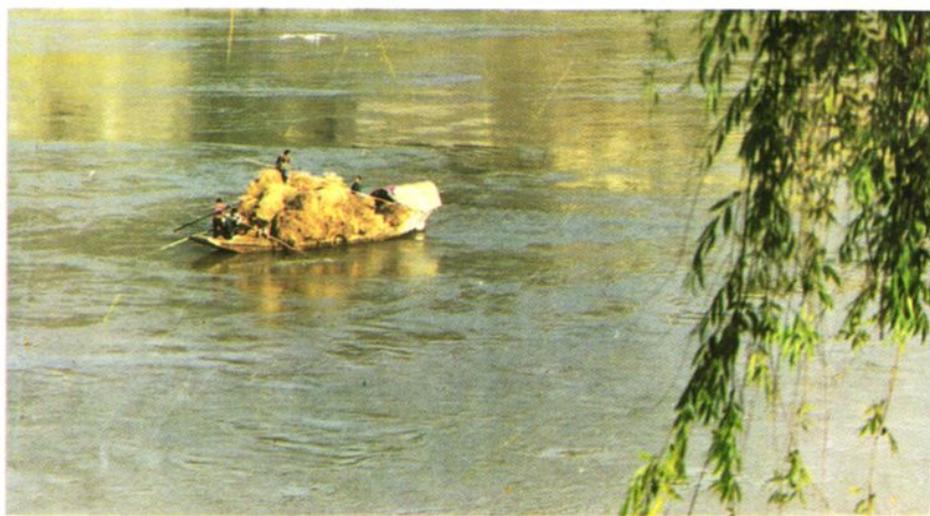
乌江黑獭峡口

沙沱车渡

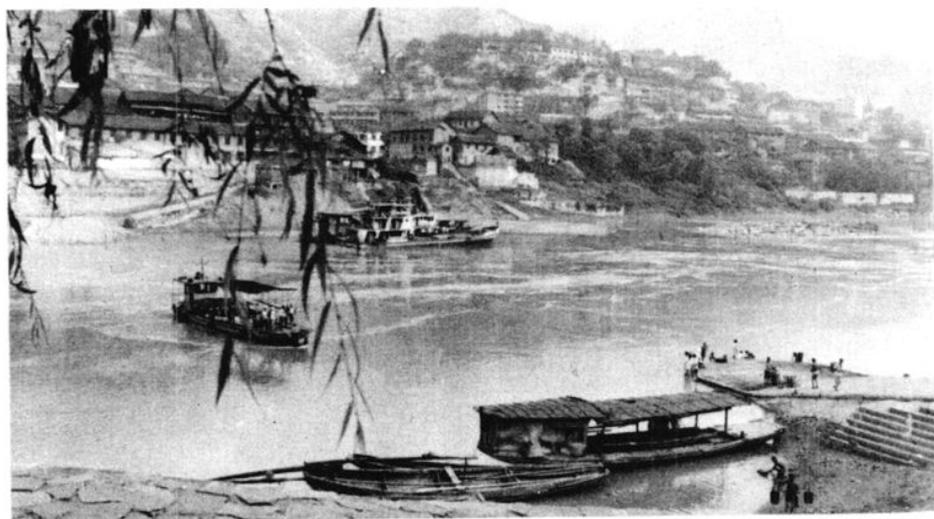


东风码头

乌江木船



沙坨码头



红军渡

人力背运



沿河土家族自治县地方志编纂委员会
部门志审批验收小组

组 长：杨通福

副组长：陈朝禄

成 员：杜文金 敬克基 赵中立 田用山
杨树昌 孙世锐 刘光模 王万才
张献初 沈湖波

沿河土家族自治县交通志编纂委员会

主任：杨昌银

副主任：张尧珍 田贵仁 戴春湖 冯应学

委员：刘浩 崔光明 杨胜刚 杨胜林

冉茂常 匡晓祝 秦长友

王明会 田荣志 幸碧祥

冯修武 侯发 杨昌教

蒲朝良 何配天

序

沿河地处黔东北边陲,为通往川、湘之门户。乌江从县西南七里滩入境,于东北角的小庞滩出境,注入长江。千百年来,沿河民众以得天独厚之优势,利用水上资源,开辟航道,使用舟楫,开展水上运输。中华人民共和国成立后,乌江优势得到进一步发挥。著名的乌江天险,迭经不断整治,全河变分段航行为直航。在运输工具方面,经不断改革船型,目前,实现了钢质机动单船运输。80吨级、180吨级船舶,打入长江,抵达上海。与此同时,积极修筑公路,发展机动车辆,开展陆路运输。现在,沿河成为水陆联运的边塞城镇,使湘、鄂、川、黔边区连成一体,对于促进省际之间的经济繁荣起积极作用。

沿河交通事业的发展,对全县工农业生产和人民物质、文化生活的改善,均起重要的促进作用。随着社会的不断进步,沿河的交通建设、交通运输将会进一步完善,将会对人类作出更大的贡献。

沿河交通志以4篇、12章、32节、10万字组成。对县境交通建设、交通运输的历史和现状如实记载。其内容丰富,资料翔实,具有存史、资治、教化价值。在编纂过程中,承蒙各级领导重视、各有关部门大力支持和编纂人员鞠躬尽瘁,使志书得以顺利出版。对此,衷表谢忱。

杨昌银

凡 例

- 一、本志坚持横排竖写、以事系时的记事本末体；
- 二、坚持历史唯物主义和辩证唯物主义的基本观点，记叙县境水、陆交通的历史和现状。
- 三、本志年限上限不限，下限至 1990 年；
- 四、本志以记、志、图、表、录为框架，以篇、章、节、目为档次；
- 五、本志中年号记述，民国前用汉字，并注公元纪年；
- 六、本志中交通术语，“砼”是混泥土的速写，“铨”即钢筋混泥土的速写，周转量是运量数(人、物)与运送公里相乘的积，汽—拖—是桥梁设计负荷标准，涵洞、道；
- 七、运输工具单位，人力车、畜力车称部，汽车称辆，拖拉机称台，木船称只，轮船称艘；
- 八、中华人民共和国成立前、后，简写解放前后。

概 述

沿河土家族自治县,地处湘、鄂、川、黔四省边境邻近地区,位于贵州省东北面,属贵州省铜仁地区。地跨东经 $108^{\circ}3'49''$ — $108^{\circ}37'53''$,北纬 $28^{\circ}17'45''$ — $29^{\circ}5'19''$,南北长96.6公里,东西宽51.5公里,总面积2476平方公里。县境东面、北面与彭水苗族土家族自治县和酉阳土家族苗族自治县接壤,东南面与松桃苗族自治县相连,西南面与印江土家族苗族自治县和德江县交界,西北面与务川仡佬族苗族自治县毗邻。全县设10个区(镇),辖61个乡(镇),424个村(街),4015个村民(居民)组。县境内,共有100.749户,总人口为434.075人,人口密度为每平方公里175人。沿河县境,山水秀丽,气候温和,资源丰富,名特产多。

沿河地处乌江下游,历为黔川通道,素有“黔东北门户”之称。乌江从县西南太红山村的七里滩入境,流经石灰、淇滩、黑獭、思渠、洪渡等24个乡(镇),。于县东北角的苏家村小庞滩出境,在川东南的涪陵市注入长江。乌江贯注,将全县自然分割成西北和东南两大部份。加上县境内山峦重迭,沟壑纵横。道路崎岖,翻山越岭。因此,乌江即成为沿河唯一的通往外地进行经济、文化交流的枢纽。

自明以来,沿河民众,以得天独厚之优势,利用水利资源,开辟航道,使用舟楫,开展水上运输。长期以来,以盐运为主。食盐从涪陵运至沿河起岸,远销黔东、湘西等地。随着人口增长,清朝至民国年间,每年上运食盐1万至2.5万吨。沿乌江两岸之皮张、猪鬃、桐油、木油、硫磺、五倍子等,多赖盐船回程运出。因乌江之便,川、陕商贾、入黔经营,船舶运输,日趋兴盛。民国30年,沿河境,大、小木船350只,710个吨位。商

业发达,航运兴盛,下水物资,年逾万吨。

解放后,为满足物资日益增长的需要,省航道第三工程队对乌江进行彻底整治。采取扩大弯道半径,开凿纤道等措施,改变乌江“天险”的局面。到1958年底,排出了历史上有名的“断航滩”——潮砥和新滩。到1959年又打通了有“霸王滩”之称的龚滩。并先后设置浮标,建立绞关和信号台。从此,乌江变通途。现在的轮船可自余庆县的回龙场(大乌江)经思南、德江、沿河、酉阳、彭水、武隆、涪陵等县(市)入长江,航程有576公里。

随着乌江航道的改善,沿河船舶亦进行了一系列的改进。第一个五年计划期间,将现有的“舵龙子”改为蛇船。有119只木船,行驶新滩至龚滩段,运出粮食、桐油、木油、矿石和土特产品,运回食盐、百货、石轴和化肥。1958年夏,“乌江4号”机动拖轮在新滩至沿河航段试航成功。嗣后,改拖轮运输为客货轮单船运输。将50吨级的木壳机动船改为180吨级的铁壳机动船,使乌江航运进入了新的历史阶段。历经木船、拖轮到机动轮的过渡,目前,已进入以机械运输为主体的客货运输。

1990年,县境内客货轮24艘。这些船舶,直航乌江,畅航长江,源源不断地将原煤、萤石、重晶石、木油、桐油运往长江流域广大地区,再运入人民生活、生活必需品。年货运量11万吨,年货运周转量4300万吨公里;年客运量42.3万人次,客运周转量694万人公里。航运发展,增进了沿河同川、湘、沪等的经济、文化、技术联系。同时,对全县经济开发起到了积极的促进作用。

在着重开发乌江航运事业的同时,抓紧公路建设,开展陆路运输,充分发挥水陆联运的优势。1957年,煎(茶)沿(河)公路建成通车后,汽车可从县城经德江达遵义、贵阳和铜仁等地,结束了沿河不通汽车的历史。1966年到1979年间建成印(江)沿(河)、秀(山)沿(河)主要公路和

20多条乡村公路,总长400多公里。1979年5月,又建成横跨乌江的沿河乌江公路桥。从此汽车可从黔东北直达川东南、湘西北、鄂西南等广大地区。沿河就成为水陆沟通、通衢四省的贵州边塞重要城镇。

经过30多年的艰苦奋斗,到1990年全县公路里程达515公里,九区一镇都通了公路,初步形成了沟通42个乡(镇)200多个村的区乡公路网络。公路平均密度,每平方公里为0.199公里。

随着公路建设的发展,沿河的陆路交通运输工具也逐步增多。1966年前,全县仅有一辆载重汽车,县内物资多靠外地车辆承运。20世纪70年代为适应物资增长之需,各物资部门积极购车,投入运输。至1985年,全县的国营、集体、个体拥有汽车147辆。其中,营运货车130辆。此外,有各式拖拉机196台,畜力车116部。年货运量达8.8万吨,货运周转量689.1万吨公里。现在,县城有班车直达德江、遵义、贵阳、印江、思南、松桃、铜仁、玉屏、四川酉阳、秀山、湖南吉首、怀化。县内的官舟、板场、永祥、甘溪、夹石、蕉家、铅厂、沙子等地,亦通客班车。1990年,从县城运往各区、乡的化肥、农药、煤油、食盐等超过6万吨。长途步行外出,肩挑背驮的运输方式正在逐渐减少。

目前,全县尚有19个乡未通公路,北部边缘偏僻地区仍然交通闭塞,加上现有公路的路基窄,路况差,通过能力低,还有部份是晴通雨阻,交通条件仍然很差。

沿河的交通运输事业,无论是公路运输或是水路运输,经过40年的艰苦努力,成就巨大。但当前,仍然是国民经济的最薄弱环节,是制约工农业生产的重要因素。交通系统全体职工,将继续加强道路建设,加强运输管理,提高运输效益,为当好国民经济的“先行官”而努力奋斗。

目 录

概 述	1
-----------	---

第一篇 水路设施

第一章 乌江航道	1
第一节 河 流	1
第二节 滩 险	2
第三节 航道整治	5
第四节 航道辅助设施	10
第二章 码 头	16
第一节 装卸货码头	16
第二节 车渡码头	19
第三章 渡 口	20
第一节 乌江干流渡口	20
第二节 乌江支流渡口	24
第三节 水库渡口	27

第二篇 陆路设施

第一章 人行桥	31
第一节 邮递线路	31

第二节	县乡道	.....	31
第二章	公路	.....	33
第一节	国道	.....	33
第二节	县乡道	.....	34
第三章	桥梁	.....	44
第一节	人行桥	.....	44
第二节	公路桥	.....	59
第四章	公路养护	.....	67
第一节	道养	.....	67
第二节	群养	.....	69

第三篇 运 输

第一章	水运	.....	73
第一节	船舶	.....	73
第二节	客货运输	.....	78
第三节	航运机构	.....	84
第二章	陆运	.....	97
第一节	人畜力运输	.....	97
第二节	汽车运输	.....	98
第三节	搬运装卸	.....	99

第四篇 交通管理

第一章	管理机构	101
-----	------	-------	-----

第一节	行政管理机构	101
第二节	运输管理机构	102
第三节	安全管理机构	104
第二章	交通运输管理	105
第一节	内河航运管理	105
第二节	公路运输管理	107
第三章	交通安全管理	109
第一节	港航监督	109
第二节	公路交通监理	111
第三节	路政管理	111
第四节	重大事故及处理	112

大 事 记

后 记	121
-----	-----