

中国地方志丛书 ZGDFZCS

002710

湘西州志

湘西土家族苗族自治州地方志编纂委员会编

湖南人民出版社

A137-3

中国地方志丛书

湘西州志

下册

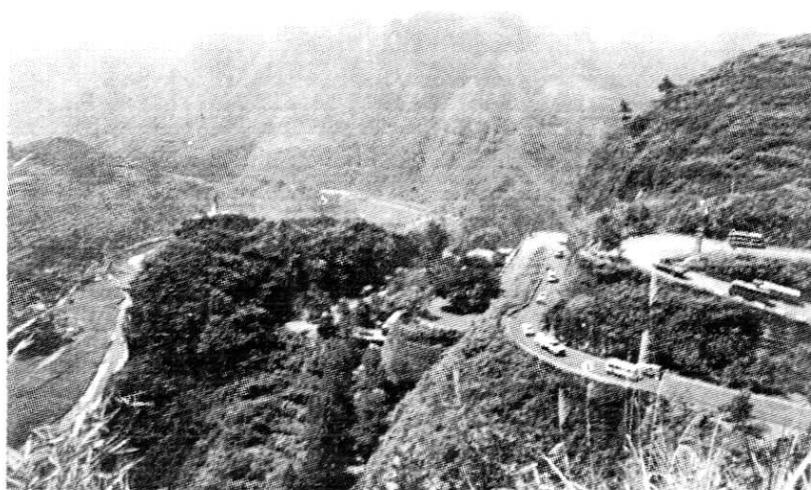


湘西土家族苗族自治州地方志编纂委员会

湖南人民出版社

卷十二

交通 邮电



公路奇观

第一章 交通

境域山川峻险,长期以来,交通滞后。自明至清,“最重要的是运兵运粮的交通,故对道路桥梁的修筑,呈一巨观”。民国初期,政局紊乱,湘西偏隅一隅,商旅裹足。至20世纪20年代,治河修路之举渐多。30年代中期,简易湘川公路通过境内3县,但因路况很差,过路车辆寥寥,仍处于“陆有峻坂、水有险滩”的闭塞状态。

中华人民共和国成立后,境内交通事业迅速发展。50年代,执行以“水运为主、水陆结合”的方针,整修河道、纤道,兴修公路。第一个五年计划期间,相继设置和建立各级交通专管机构及水路公路运输企业。1959年初,实现县县通公路。60年代,“水陆并举,干支并举”,1965年,公路通车里程1,581.6公里,河道通航里程1,420公里,分别为1949年底的7.41倍和1.4倍,运输汽车398辆,为1957年的9.7倍,乡镇通公路率为44.97%,公路货运量在水陆总运量中的比重由1952年的10.5%上升到60%,水运始有机动船舶。“文化大革命”期间,计划基建和运输一度受阻扰,然各族人民筑路治河之举并未停息,至1975年,公路通车里程3,740公里,社镇通公路率达81.48%;运输汽车和水陆运量分别为1957年和1965年的23.15倍、2.46倍和5.33倍、4.08倍;专业水运企业拥有的机动船占总船舶吨位的86.8%。“五五”期间,掀起社镇通公路的筑路高潮,通公路的乡镇达95.29%,水陆运量继续增长。80年代初,枝柳铁路营运后,形成以铁路为骨干、公路为主体的铁路、公路、水路相配合和多家经营公路、水路运输的格局。1988年底,全州10县、市公路通车里程为5,799.04公里,(经湖南省公路主管部门核定的线路总长为4,646公里),是1949年的31倍,乡镇通路率和开通客班车率为98.7%和94.0%;运输汽车6,690辆,为1957年的163.2倍,其他机动车辆1,100辆;专业水运企业拥有机动船舶吨位率为95%,水路公路货运量和客运量为637万吨、2,314万人次,比1957年分别增长30.6倍和80.9倍;火车客运年发送量180万人次,货运年发送量215万吨,吉首市成为湘鄂川黔边区的交通枢纽、物资集散地和经济贸易中心。

90年代,全州交通工作走上新台阶。1993年,交通管理体制进行重大改革,4月,成立湘西自治州交通委员会,归口管理全州交通战线的企、事业单位;县、市公路机构下放县、市管理;设州交通规费征稽处,统一征收各种交通规费,县、市亦设相应机构。多头管理、职责不清、责权分离等症结得以解除。1992年,州交通主管部门提出到2000年实现“8442”交通工程(即8条公路、4座公路大桥、4个汽车站、2个港口建设),到1995年,该工程已完成8项,7项在建,公路通车里程达4,514.27公里(含未列入年报的920.6公里),全州仅有2个乡不通公路(其中1个乡通水路),通客班车的乡镇、村率分别为95.4%、62.66%。全州有载客汽车3,305辆(36,250个客位)、载货汽车4,605辆(14,908个吨位)、客船117艘(5,018客位)、货船202艘(9,736吨位),水路、公路年客运量3,104万人次、66,024万人公里,货运量837万吨、70,749万吨公里,比1989年分别增长1.02倍、16.4%、78%、64.5%。全州火车客运发送量185万人次,货物到发总量160万吨。

州内交通管理行政机构亦随着交通事业的发展不断完善、壮大。

1954年1月,湘西苗族自治州人民政府设交通科(由建设科改设),主管全区交通建设和交通运输等工作,科长丁登仕。1959年2月,成立湘西土家族苗族自治州交通局,职员19人,局长高风林。1961年,桑满树任局长,副局长曹文胜、向元好、李克昌。1970年8月,成立湘西州革命委员会交通邮政局,田开发、姚立成先后任政委,陈朝产、陈有印先后任副政委。1972年8月,恢复州交通局,1993年4月,成立湘西土家族苗族自治州交通委员会。1994年9月,复称州交通局。1972~1995年,历任局长、主任:桑满树、连瑞珍、李志凌、姚绍珍、彭武汉、王世开、游清高;历任副局长、副主任:郭珍、刘毓群、韩文虎、盛功、彭善锦、覃基宏、罗元兴、邢秉和、刘明智、刘自克、王永双、陈新中。

第一节 水 路

春秋战国时,楚子以舟师伐濮,“军及州境”。“汉置酉阳”(今永顺王村),以作楚汉通津。唐制武溪(今泸溪),浦口水驿,设船4艘。宋、明土司纳贡,舟楫为运。至清改土归流,商旅增多,木帆船运输兴起。民国初期,军阀混战,航运不振。尔后商号发展,疏滩治河,货船渐增。抗日战争武汉失守后,沅水、酉水航运繁忙。惟众多河道险滩鳞次,河道狭窄,旧时少有整治,行船艰难,故航运事业兴少衰多,发展滞缓。

一、航道整治

州境河流约80多条,3,100公里,可开发利用的65条,2,070公里。清朝时期,对武水、沅江等河道有过辟溶疏滩等治理。民国28年(1939)和36年整治酉水滩险30多处。

中华人民共和国建立初期,发动船民义务疏滩,有重点地辟新航道、炸礁、疏浚。自50年代中期起,州及有关县先后组建养河队、航道工程队,有计划地整治航道。60年代初,湘西自治州设立专管航道的管理处,改善航道条件,大量疏浚炸礁,构筑导治建筑物。70年代,采取重点整治与全面养护相结合、专业养护与群众养护相结合、“水运社边疏边运、亦运亦养”的形式。至1988年,共整治维修主要航道29条(有的航道、险滩整治多次)计1,850公里,疏挖卵石32.874万立方米,炸礁23.34万立方米,筑坝砌石400多座、20.711万立方米,水上水下清方6.4万立方米,其他土石方2.61万立方米,完成劳动工日95.5万个,投资480万元。其中,1985年后用以工代赈资金210万元,重点整治6条航道计219公里,投工25.35万个。90年代,内河运输生产滞衰,大型航道整治极少,主要由航道管理部门进行经营性维护、小型疏滩工程。

(一) 酉水航道整治 1957年,州人委会成立酉水整治工程指挥部,组织100余人施工队伍自保靖以下134公里航道进行炸礁等整治,10月开工,翌年4月完工,治滩20处,枯水滩由0.4米加深到0.6~0.7米,航道扩至10~15米,多数险滩船舶载货通过无需提驳,提高船只周转率15%。1959~1961年,对酉水隆头至沅陵170公里航道进行全面整治,龙山、保靖、永顺、花垣、古文等县共动用劳力510人,历时1年4个月整治滩险47处,增加航深0.3~0.4米,拓宽航道5~8米,航道尺度半径多为100米以上,船舶承载力枯水季节比整治前提高五

成,每个航次由9天减少为4~5天。1985~1988年,实施以工代赈工程,按省标8级航道标准整治隆头至保靖干流35公里及2条支流、25公里,投工22万个,耗资157.6万元,酉水航道整治工程指挥部被湖南省人民政府授予“以工代赈先进集体”称号。1990~1991年,用以工代赈资金150万元,整治酉水主流航道7处重点险滩,开发猛洞河及司河11公里旅游航道。1995年4月,越南山区航道考察团前往参观,给予高度赞扬。

酉水经常性养护治理工程:1955~1988年,整治大小滩330处,其中险滩50处,共疏浚卵石15.4万立方米,炸礁17.35万立方米,筑坝13.6万立方米,其他工程6万立方米,投工共58.32万个。

(二)武水航道整治 武水航道滩多河窄,仅吉首至泸溪69公里航道内就有险滩70余处。1955年、1956年、1958年、1960年、1963年、1966年、1973年先后进行规模较大的整治。193公里的主流航道,共治理险滩160处,疏浚卵石15,884立方米,炸礁13,085立方米,水下清方1,050立方米,筑坝49座,9,465立方米,投工73,355个。

(三)支流小河航道整治 50年代初期,州人委会作出“面向山区、面向支流小河”的决策,开辟85条溪河,计3,309公里。60~70年代,对20多条小河进行多次整治,整治花垣河险滩10次计89处。1958~1988年,4次重点整治猛洞河险滩共335处,其中那子溪至列夕口段22公里旅游航道水深达1.2米,航宽22米,曲线半径120米,水位保证率55%。

二、港口、码头建设及管理

州境沅水、酉水、澧水及主要支流沿岸重要集镇,自汉代即建有不同规模的码头。至清代,泸溪县武溪镇、浦市镇均有10多处码头,龙山县有隆头、里耶、洗车等码头,保靖县有迁陵镇、龙马嘴、黄泥巷、四衙门、官码头、比耳、清水坪等码头,花垣县有花垣、茶洞、大河坪等码头,古丈县有白溪口、河西、老码头等码头,乾城(今吉首)县有乾城铁匠、所里邓家、大码头及河溪等码头,凤凰厅有长宜哨、水门口等码头。这些码头多系自然坡岸态势,仅个别码头铺有石阶,人力作业,极为艰难。

(一)港口建设

中华人民共和国建立后,州境港口建设由各级政府交通行政部门、航道专管机构实施。50年代,主要新建货运码头和维修扩建旧码头。60年代后,突出重点港口建设,扩建泸溪、浦市、隆头、罗依溪、王村、河西等港口,增设码头的货物库、站房等设施。至1988年,共投资544.56万元,有港口13处,其中货物吞吐量在20万吨以上的有浦市、泸溪港,10万吨以上的有保靖、罗依溪港,10万吨以下的有王村、隆头、里耶、麻溪口、白沙、比耳、拔茅港口。港区自然岸线总长24.47公里,陆域面积13.5万平方米,水域面积209.85万平方米。客运码头14处,客运房屋面积415平方米,货运码头36处,泊位68个。港口有堆场8处,仓库5栋,总储量80万吨。有3~5吨的起重机5台,拉坡机7台。港口固定资产总额498万元。年货物吞吐量69万吨,分别为1957年、1965年、1977年的4.6倍、2.46倍、1.72倍。“八五”期间,因兴建武强溪电站,沅水水位提高。故在泸溪旧县城和白沙兴建港口码头2处,改造港口1处,其中白沙港300吨客运码头于1993年竣工。90年代,境域港口货运业务日趋下降,6处主要港口货物年吞吐量25万吨;客运量有所增长,王村旅游客运码头经改建扩大,可同时滞留40多只船舶,1995年旅

客吞吐量 100 万人次。

(二) 港口管理

1949 年前,境内码头为水保长、水上警察所把持。50 年代初,建立水运组织、联运办,港口管理实行政企合一,水运企业与搬运企业相互配合,共同管理港口进出货物的装卸作业。70 年代,有关县建立联运办、港务站,管理港口码头业务。80 年代,港口向社会开放,改革管理体制。1986 年,州航务管理处内设港口办公室,对全州港口实行港政管理。1987 年,州人民政府颁发《湘西土家族苗族自治州港口管理暂行办法》,对港口建设、码头装卸作业、港务监督等实施统一政令,统一规划,统一管理。1988 年,州航务管理处港口办公室和所辖泸溪、浦市、隆头、保靖、王村、罗依溪港口及其港务人员移交州交通运输管理处。1992 年 9 月,泸溪、浦市、隆头、保靖、王村、罗依溪港务站人员和财物下放到县。1992 年 12 月,分设州航运管理处与州港航监督站实行两块牌子一套人马,担负全州港口管理工作。1995 年,有港务人员 40 名。

三、水路运输

(一) 行业组织及企业

民国初期,境内木帆船船民为封建把头、帮会所控制,或由商会代管。抗日战争时期,保靖、泸溪等县船编入水保,港口码头有民船业、船业公会等组织。

1950 年 3 月,湘西行署水运公司在泸溪设立运输管理站,随后各地相继成立新的船业分会或民船工会、民船联合运输社等,继而改为船民协会。1955 年,全州建成 6 个水运互助组、3 个初级社。

1956 年开展水运建社工作,实行企业化管理。6 月,全州 8 个港口按水系组成集体所有制民船运输合作社 3 个,即泸溪、吉首 2 县 1 个社,大庸、桑植 2 县 1 个社,保靖、龙山、永顺、花垣 4 县 1 个社。入社木帆船 711 艘,7,376 吨位,社员 1,644 人,分别占船只总数、总吨位和船民的 93%、95% 和 96%。1957 年 5 月,设州木帆船管理处(后多次更名,1995 年称州航运管理处),始有水上运输专管机构。1958 年,组建水上运输人民公社,社员 2,689 人,帆船 869 艘,11,060 吨位。70 年代,各县水运集体企业相继改称航运公司。1975 年,凤凰县帆船运输社撤销。1989 年,全州航远公司职工 1,003 人。1995 年,州内有 5 个县航运公司,在职职工 399 人。

60 年代后期,境内运力紧张,1970 年 6 月,组建州航运大队(国营),职工 157 人。1973 年更名为州航运公司。1977 年,有职工 322 人,机动船 63 艘、3,131 吨位,为 1970 年的 2.9 倍,运输生产 8 项主要经济技术指标创历史最高水平,营运收入 85 万元,利润 15.64 万元。1988 年,拥有职工 255 人,钢质机动船 42 艘、4,481 吨位,固定资产 427 万元(净值 305 万元),为 1970 年的 9 倍。1991 年,拥有职工 265 人,固定资产原值 700 万元,净值 390 万元。1995 年,在岗职工 285 人。

(二) 水运工具

民国 27 年(1938 年)9 月,《湖南省水警局船舶编队表》载:泸溪县有船舶 159 只、龙山 100 只、保靖 82 只、永绥(今花垣)53 只、乾城(今吉首)75 只、永顺 50 只、古丈 50 只。这些船舶多系载货 5 吨的木帆船,大的载货 30 吨。

航行沅水干流的多为“浦市船”,头尾平直,身长舱宽。酉水船舶称“北河船”,乌篷圆形,船

形如窝，底宽中平，吃水不深。漕水船舶称“驳船”，平头高尾。武水船舶称“峒河船”，梭子形，船体小，吃水浅，跑风稳，拉纤易，故有“峒河船、两头翘，各处水沟都能到”之说。西水支流的“上山船”，主要靠篙桨行船。50年代，对木帆船进行改良改造。到1958年，各运输社新型船880多只，占帆船总数的74.5%。自60年代中期，各运输社相继安装动力机帆船。70年代初，州船舶制造厂建成后，自行设计、制造水泥机动船和驳船。1975年，专业水运企业拥有机动船舶246艘（7,811吨位、8,070马力、694座位）、驳船63艘，4,161吨位，占运输船总吨位的85.5%。至1978年，运输企业木帆船仅有57只、250吨位。1979年后，开始制造发展钢质机动船。1988年，州境10个航运企业拥有钢质船128艘、9,907吨位，水泥机动船10艘、363吨位，分别占船舶总吨位的84.9%和3.1%。到1995年，全州7个航运企业有钢质货船68艘、4,153吨位，客船16艘、893座位，拖轮5艘、1,103马力，驳船35艘、3,403吨位，客货船分别比1989年减少1,402座位、1,194吨位。

90年代，集体单位、个体水上运输业兴起，其船舶吨位和座位，与交通专业的船舶吨位持平，座位超过5倍。

（三）货 运

清朝、民国时期，境域木帆船运输由松桃下行至常德需7天，每只船需船工10人，逆行需22天，每只船需船工22人，一个航次约1个半月，除去寒冬枯水季节，1年能开行3个航次。武水及其支流货船至泸溪为止。沅水的大船可远航至扬州十二圩。

20世纪50年代，州境内进出货物的运输以水运为主。初由船业分会统一承揽货物，与货主订立运输合同，统一货源、统一运价、统一秩序，调配船舶。1956年，组织水上运输社，承担境内水运业务。计划物资采取“五定一包”（定货源、定船舶、定航线、定完成时间、定质量、包安全）；实行港口装卸与运输相结合，民主管理，经济上独立核算，按劳取酬。1957年，完成货运量16.2万吨，分别为1952年和1955年的5.1倍和2.3倍，占水路公路总运量的80%。国民经济调整时期，国家对集体运输业采取“保护、调整、恢复并适当发展”的政策，货运业增长。70年代初，境内工农业生产有所好转，“三线建设”上马，货源大增，航运队伍扩大。1977年，全州专业航运公司完成货运量52.32万吨，分别为1965年、1970年的5.2倍、3.76倍。1978年，国家交通部授予州航运公司“大庆式企业”奖旗。永顺航运公司李可妹率领“三八”班20多名“娘子军”，1971~1977年间在140多公里的西水航段，开辟40多处停靠点，完成货运量和周转量为计划数的196%和243%，受到省、州交通部门嘉奖。

70年代后期，汽车运输迅速发展，枝柳铁路建成营运，境内货源流向改变，航运业务下降。1981年水运仅完成27万吨。之后各航运企业打入洞庭湖、长江等外港参运，延伸航线达5,000多公里，发展钢质机动船拖带驳船，加强企业内部改革和管理，提高运输服务质量，到80年代中期，航运生产回升。同时，施行“以运为主、兼营多业”方针，收入增多。1985年完成货物周转量分别为1977年和1980年的1.5倍和2.7倍。州航运公司获交通部授予“1986年度部级优质运输生产单位”和“1986年度全国交通系统两个文明建设先进集体”称号。

80年代后期，因社会运力迅增，货源不足，专业航运业务总体呈下降之势，部分船队业务有所发展。州航运公司112石油船队年年超额完成生产任务，船长谢宗保于1989年、1990年连续两年获“全国交通系统劳动模范”称号，1991年被评为全国第二届内河明星船长。

90年代，内河货运滞阻，外江货运萎缩。1995年，州、县7个专业航运企业完成货运量16

万吨、货物周转量 4,520 万吨公里,较 1989 年分别下降 23.6%和 59.6%。内河个体户水上运输量超过专业运输量的 43.8%。专业水运企业独家经营货运的局势被打破。

(四) 客运

旧时,境内酉水等河道短途小船客运颇多,长距离客运极少。清嘉庆四年(1799),开行罗依溪—王村 8 公里客运。1955 年,保靖等县始用木帆船经营客运。1958 年,泸溪县运输社使用机帆船运客,1959 年,开行泸溪—浦市 35 公里客班航线。随后古丈、永顺、桑植、花垣等运输社、航运公司相继开展客运业务。80 年代,农村贸易兴旺,酉水等河道客运增长。凤滩电站大坝提高坝内水位后,自凤滩上溯保靖 80 公里航段变成“高峡平湖”;永顺航运公司首创对猛洞河旅游业的开发,旅客逐年递增;专业航运公司开行罗依溪—王村等班线,个体船民加入客运营运。1985 年,州船舶厂建造钢质旅游船成功。80 年代后期,酉水客运鼎盛。1988 年,开行客运业务的泸溪、保靖、古丈、永顺、龙山等航运公司,有机动客船 23 艘、2,398 座位,是年,客运量 76.45 万人次、客运周转量 1,325 万人公里,分别比 1978 年增长 1.8 倍、2 倍。

90 年代,水上个体运输业兴起。1995 年客运量 58 万人次、1,187 万人公里,分别比 1989 年增长 1.64 倍、2.5 倍,为交通部门专业水上运输企业客运量、客运周转量(20 万人、419 万人公里)的 2.9 倍、2.8 倍。

湘西州 1955~1995 年部分年度水上货物、旅客运输表

类别 数量 年度	货 运		客 运		备 注
	运 量 (万吨)	周 转 量 (万吨公里)	运 量 (万人次)	周 转 量 (万人公里)	
1955	7.17	910.3	1.5	7.5	10 县航运社
1957	16.18	2,372.89	2.76	15.78	10 县航运社
1962	11.36	1,431.30	4.54	53.60	10 县航运社
1965	10.13	1,545.58	5.30	45.80	10 县航运社
1970	13.92	2,319	16.03	179.29	州、县 11 个航运公司
1975	41.98	6,158.65	22.24	281.63	州、县 11 个航运公司
1980	28.94	4,685.25	50.08	632.87	州、县 10 个航运公司
1985	25.73	12,538.93	70.65	1,145.29	州、县 10 个航运公司
1988	24.41	9,991.28	76.45	1,325.13	州、县 10 个航运公司
1989	21.23	11,201	66.4	1,172	州、县 8 个航运公司
1995	20	4,520	20	419	州、县 8 个航运公司

第二节 简易陆路

湘西地域千山万壑，陆路开辟艰难，古时兴少废多，至明、清时期，方有驿道通过境内。

一、线路

(一) 驿道

明代，境内有湘川、湘黔驿道。湘川道走向：由长沙经常德、慈利、大庸、永顺（明洪武年间设驿）、花垣入四川秀山；永顺另有驿道通龙山接湖北来凤入四川黔江。湘黔驿道线路之一：由鄂入湘，自巴陵（今岳阳）、经澧县、石门、慈利至永定、古丈、镇溪（今吉首），又分两路，一路经五寨司（今凤凰）接贵州铜仁驿道，一路经永绥（今花垣）至四川酉阳。

清初，驿道已臻完善。通过州境的驿道有三条支线：自辰阳驿（今沅陵），分支线，北经乌宿站至王村；于乌宿又分两路，一路北经永顺、龙山通湖北来凤，另一路西经保靖、永绥至茶洞入四川秀山；自辰阳分支线，西经麻阳高村、岩门至镇竿镇（今凤凰），接贵州铜仁驿道。除湘黔、湘川所经路线外，还有靖州至凤凰厅、沅州府至凤凰厅驿道。

明、清时期，驿道沿线均设铺、塘等，皆为官办传递信息之所，亦属道路管理与治安机构，五里一邮，十里一亭，三十里一铺，六十里一驿。州境内每县均有总铺一所，铺递设置：泸溪 10 所、永顺 34 所、凤凰厅 19 所、保靖县 10 所、龙山县 18 所、乾州厅 38 所、永绥厅 29 所、古丈坪厅 4 所。各县（府、厅）皆沿铺设塘汛，隶属“防营”，立有“烟墩”，设“望楼”，以利随时“报警防卫”。据清光绪十一年（1885）《湖南通志》记，州境内设置的塘汛：泸溪 14 处（8 塘 6 汛）、永顺 53 处（40 塘 13 汛）、保靖 42 处（16 塘 26 汛）、龙山 23 处（20 塘 3 汛）、乾州 16 处、凤凰 40 处、永绥 26 处（均为汛）。清朝还设步站：永顺县境设王村、毛坪、高望界 3 处步站，永绥设花垣步站，保靖县设县城步站、白溪关步站，均有健夫 4 名，凤凰厅五寨站有健夫 10 名。至清光绪三十二年设邮传部方废止。

(二) 大路

清代取消“蛮不出境，汉不入峒”之禁律后，境域各族人民交往渐密，贸易始兴。府、厅、县际、县城与重要集镇间的大路（又称大道，苗族地区称民路）有较大发展，多与区间驿道相联。泸溪县有大道 8 条、计 485 华里，乾州厅 8 条、计 357 华里，古丈坪厅大道计 595 华里，龙山县 882 华里，永顺府有 7 条要道、565 华里，永绥厅、保靖县各有 5 条大道。大道的修筑，有里人集资共修者，有善人捐资创修者。永绥厅下十里紫尔寨苗千总石文魁于道光八至十五年（1828～1835）捐资邀约乡民力助，修筑乾州轨者坡（今吉首矮寨）悬岩梯路、乾州德夯冲悬岩要道、乾州寨阳塘坝冲、凤凰梅柳坡、永绥紫尔至排碧等大道。轨者坡路，工程艰险，岩工坐箩筐凌空作业。

(三) 营路

《湘西苗族调查报告》（凌纯声、芮逸夫于民国 29 年合著）记载：“苗族陆路约可分四种：通云贵的大道为官路，各汛相通有营路，汉民往来有民路，通苗寨的羊肠小道称苗路”。

明朝，统治者在湘西“苗疆”，立碉堡、设塘汛、安营哨、建边墙，严分汉、苗界限。清初，沿袭

明“苗防”政策，仍在苗疆安营设汛，治道驻兵，路南设营，路北设堡，由此形成营路。清光绪丁未版《古丈坪厅志》载：“……安营设汛，官道所由，谓之营路”。“改土归流”虽弛苗汉之禁，然乾嘉起义后，清朝仍行封锁政策，依边墙遗址，整修营路，废险扼衙，筹设屯堡，联以碉卡，境域苗疆共设1,121处。营路多与驿道相连，有的路段即属驿道，故有“官道”之称。清嘉庆年间《苗防备览》“道路考”载：“镇草城北起至乾州85华里，北至永绥134华里；永绥厅西起至保靖镇72华里，西至松桃85华里；保靖县东至乾州157华里；南至绥靖镇48华里；乾州西至永绥97华里；古丈坪南至喜鹊营70华里，西南至镇草55华里。”

明、清时，湘西苗家各寨及营路两旁相通之路称“苗路”，苗路多随山势走成，人工修筑极少，或一线羊肠，或峭壁千丈，或涧谷幽深。石启贵在《湘西苗族实地调查报告》中称：“苗路险峻崎岖，窄如羊肠，土路多而石路少，绕溪越岭、幽深险阻，回绝人寰，登涉艰难。”清代，镇草、乾州、永绥、保靖、古丈坪等厅县的主要苗路约46条计2,336里。

(四) 县、乡大道

民国时期，行政区划实行县、乡建制后，各县内道路统称县乡大道，县与县相通之路为县道，县城与乡、乡与乡间交往之路为乡道。州境内较大规模的道路建设多系勒令民众义务建勤，主要是拓宽改建原有大路和对路面稍加改善。

民国18~26年(1929~1937)，乾城、保靖、永绥、凤凰等县以征工服役和以工代赈等办法，修筑县大道。民国19年、民国20年，乾城、永绥、保靖等地区遇罕见山洪，路多冲毁。时凤凰人熊希龄任湖南省水灾善后委员会委员长，拨现洋1.8万元，训令“一文作一文之用……”。乾城县组成19人的道路恢复委员会，组织实施，历三年基本修复各条县道。保靖县整修县道8条、计305华里。民国32~35年，因抗日战争运输需要，湖南省政府及第八、九行政督察专员公署先后发布训令，整修县乡道路，州境内整修道路计永顺435华里、保靖180华里、龙山546华里、古丈250华里，县道大都急弯改直，路面改铺砂石。然普遍无排水设施，无人管理，坑槽遍布，未及两年，即因垦种而毁。民国36年，湖南省第八行政督察区专员兼保安司令部公署发出扩修大道布告，永顺、龙山、保靖等县大道列入扩改修建范围，因出于强迫，无偿占用农民田地甚多，怨声载道，施工中草率从事，建成后，旋即毁路复田。

民国时期的县乡大道，经过几次整修、扩宽和改线、新建，较清朝大道有较大改善，走向趋向合理，形成县际间及毗邻省、专署边区通衢网络。

中华人民共和国建立后，在发展公路建设的同时，依靠地方财力，发动群众，有计划有领导地修建乡村大道。1957年，全州整修乡村道路4,192公里。1965年，整修乡村大道199条、1,111公里。1984年，凤凰县整修乡村大道69条、176公里。

二、桥 渡

(一) 民 桥

州境素有垒石为墩、架木为桥的历史传统。古时有独木桥、排木桥、岩板桥和石墩桥。至明、清，多建石桥。石墩桥俗称“跳岩”。泸溪今尚存5处，狗扒岩跳岩共96墩，建于清嘉庆十年(1805)。凤凰今存跳岩20处(原有38处)，长宜哨和提溪跳岩，分别埋设66墩和65墩。石桥，分石墩木面桥和石拱桥，有碑记等可考者，州境内现存架设早者有明洪武年间永绥设崇山卫时

建造的鸭堡寨石桥,初建时为3墩木梁,清嘉庆年间改为5墩木梁风雨桥。泸溪县仙李桥系明成化年间建。至清,石桥广为架设,乾州厅21座,泸溪县82座,古丈坪10座,凤凰厅道光年间25座,永绥厅68座,永顺府91座,龙山县嘉庆年间38座。民国时期,亦架设不少石拱桥。中华人民共和国成立后,整修新建民桥更多,1964年有1,256座。

历代民桥多系私捐、募捐或民众集资兴建。永绥人石文魁出资修建和铺修的桥梁,有记载者48座。今泸溪县梁家潭乡芭蕉坪风雨亭石桥,系清光绪末年张高清募化各地,至清宣统三年(1911)方建成。境域民桥,或自然坍塌,或改建为公路桥等,1963年尚有2,440多座。至1988年仅存1,584座,其中明、清时期架设的776座,民国时期修造的364座,建国后建筑的444座。

(二) 津 渡

清代,境域的津渡(民渡)有官渡、民渡之分;民渡有义渡、私渡之别。官渡系官府倡建,担负公务渡运任务,亦渡民,不交过渡费;义渡由善士富户捐田产、或募捐、义捐置产建渡;私渡多系当地民众集资置舟或个人造船自渡,向受益户收取钱粮或收过渡费以养渡。其中,义渡居多,清嘉庆年间龙山有20多处,咸丰年间保靖有36处,清末乾州厅有11处。乾隆年间,永顺、龙山各有官渡7处。光绪年间,泸溪、永绥、保靖分别有官渡8处、4处、4处。清末,因米盐翔踊,渡夫的工食银不敷支用,或官府不再发钱,官渡遂逐步为义渡、私渡所代替,或消失。20世纪50年代前期,保留义渡,人民政府视情给予船只、渡口维修和渡工生活补贴等。

农业合作化后,渡产入社。新建民渡大都由农业社、人民公社管理。60年代后,重点渡口由县交通部门管理,一般渡口由人民公社管理。80年代后,农村渡口或由生产队包给渡工管运,或收取过渡费以渡养渡等等,政府交通主管部门给予渡船维修补助经费。1988年,州政府从以工代赈经费中安排32万元,各县财政出资共5.5万元,对民渡进行技术改造,是年,全州尚存民渡321处,有船舶329艘、3,745座位(其中机动渡船10艘、199马力)、渡工355人。

三、运 输

1949年前,境域陆路运输主要靠肩挑背负及驮运。

(一)“脚行” 唐朝时期,境域就有专门装运槽运的“脚役”。泸溪官府额定的脚役即有80名。清雍正八年(1730)8月,为开辟六里(今花垣)安设官兵,保靖县奉命运送军装米粮柴草,一次雇人夫7,000人(占烟户之1/3),肩挑背负,夜宿荒郊,往返数次,患病者众。清代,农村少有或无土地耕种的农民和城镇居民,从事“挑脚”者渐次增多,形成一支社会运输队伍。这支队伍自发地组织“脚行”替代原码头商埠雇用的“脚佣”。泸溪、永绥、凤凰等地均见,永顺等城镇属团伙式。民国20年(1931)至抗日战争初期,“脚行”大为发展。所里、永绥、永顺、保靖、龙山等地“脚行”有专业“脚夫”20~100余人不等。民国29年,国民党第六战区在保靖迁陵镇和押马坪、拔茅设军运总站和分站,共掌管夫额100多名,随应召派。抗日战争胜利后的复员运输,使“挑脚”从业者倍增。境域长途挑运路线有自吉首经永绥茶洞达四川的洪安、秀山、酉阳、黔江、彭水,至贵州的松桃、印江、沿河、思南、遵义诸地。有龙山西入四川的万县、云阳、郁山镇,北进湖北的来凤、宣恩、施南(恩施)、利川等地。长途挑运,苦不堪言。州境人力运输工具,除扁担、箩筐外,多为背笼。

(二) 驮运 清代,驿运趋于完备,置有驿马。民间驮运不多。抗日战争时期,湘西地域驮运兴旺,民国29年(1940),永顺龙家寨从事驮运的骡马600多头,较战前增加1倍。运输范围达四川云阳、夔府;贵州的施南、湖北的利川;湖南津市、常德诸地。时保靖民间驮畜(马、驴、骡)有214头,永绥有30多家驮运户,多在川湘公路驮运军需及民用物资。

50年代初,部分县仍利用和发展骡马运输。50年代后期,多改为马车运输,60年代,驮运马车业衰退,80年代,马车运输为拖拉机等运输所代替。

(三) 轿业 清代,轿业兴起。轿夫大多散居,有的结帮受雇,亦有的为官府所设置。清末,永绥茶洞协合公馆有轿夫10多名听差。民国初期,出现轿行,或有轿有夫,或有轿无夫(雇夫),或有夫无轿(租轿)。永顺有轿行4家,其中张记轿行民国21年(1932)时有轿20余台、轿夫50名。凤凰、永绥、保靖、乾城均有轿行。1949年后,轿行渐近绝迹。

第三节 公 路

民国时期,湘川公路地域路段大多坡陡弯急,桥涵倾危,过境车辆稀少。公路运量在水陆运输中比重甚微。

1949年后,州境公路交通发展迅速,逐步形成以国道、省道为骨架、县乡公路为支脉、多家营运的运输网络。

一、公路建设

中华人民共和国建立后,湘西州遵照湖南省“关于向交通不便的边远山区和少数民族地区重点发展公路”的指示,积极开展公路建设。1951年3月~1952年3月,保靖至永顺公路建成,为建国后湖南省内新建的第一条公路。1954年,中共湘西苗族自治区委员会制定“重点兴修,分期整修,组织群众,民办公助,尽快实现县县通公路”的建设方针。到1959年初,全州有干、支线16条,通车里程1,043.85公里,较1949年增加857公里,县县通汽车。嗣后,公路逐次由县城向区、镇、人民公社辐射延伸,至1962年,筑路186公里。国民经济调整时期,坚持“先整修,后营建”原则,改建公路310公里,新建公路352公里。60年代“文化大革命”初期,公路建设受到干扰,但各族人民奋力筑路。1970年,花垣县在湖南省内第一个实现“社社通公路”。1977年,中共湘西州委提出“先普及后提高”的方针,形成筑路高潮。至1980年底,全州公路5,343.3公里(达标4,111公里),为1949年的28.57倍。80年代,执行“修养并举,以养为主”的原则,一方面提高区、社(乡)公路技术等级,一方面续建通社(乡)公路和边远山区断头路。“六五”期间,修建公路89公里。从1985年冬起,国家以工代赈扶贫,安排湘西州交通建设项目物资折价计5,312.8万元,到1988年,新建公路55条(段)、624.39公里,改造公路37条、429.85公里。“八五”期间,州内公路建设继续得到以工代赈扶贫支持。1993年后,州境交通基础建设的指导原则是:重点改善交通主骨架、主动脉,拓宽公路主通道,提高县乡公路技术等级,为治穷脱贫夯实基础。具体实施“8442”重点工程。这期间,新增公路13条、202.22公里,改造公路92.02公里;截至1995年底,经省检定州管养的3,598.67公里公路中,国道2条、429.7公里,省道4

条、307.8公里,县道36条、1,289.8公里,乡道98条、1,571.37公里。其中四级以上公路2,153公里;尚未列入正式管养的县乡公路920.6公里。

(一) 国道

湘西州入网国道有2条。

国道厦门成都线(代号319),州境内线段自沅陵与泸溪交界的梅子山起,经泸溪、吉首至花垣茶洞入川。此段路于民国25年(1936)由湖南省政府湘川公路工程处负责边测边修。时在乾城、永绥、保靖、古丈、永顺、凤凰等县征用民工近39万多个工日。矮寨坡路段,高差达440米,用15道“之”字线及1座天桥跨越,总长6公里。其险峻为当时国内公路所罕见。全线工程施工人员多时30,000余人,死于工地者200余人。次年7月,全线正式通车营运,境内长度179.59公里。中华人民共和国建立后,对此线路多次改建。1958年7月~1959年5月,截弯降坡,劈山拓宽。其中112K+850处回头线,改成平面交叉的横∞字形。泸溪—吉首—花垣—茶洞各路段,分别于1973~1974年、1978~1982年、1983~1987年,按三级公路标准改建,铺装油路面。1981年,泸溪站至梅子山路段,按四级公路改建铺装油路。“八五”期间,因兴建五强溪电站大坝水位升高,白沙(泸溪县新城)至洗溪16.68公里改建,于1995年底完成。319国道境域全长107.8公里(不含吉首市区至花垣三叉路段)。其中三级公路96.2公里,均为油路面。

国道呼和浩特北海线(代号209),由鄂入湘自龙山县团结桥起,经永顺、保靖、花垣、吉首至凤凰的羊哨进怀化地区,计334.27公里(含吉首市区至花垣三叉路口70.38公里)。永顺—保靖57.29公里、乾城—凤凰45公里、龙山—永顺118.89公里、凤凰—麻阳(凤凰县境9.7公里)路段,分别于1951年3月~1952年3月、1955年9月~1956年9月、1956年3月~1958年2月、1965年9月~1966年3月建成。山岭区线占全线长99.22%。自1974年后,多次进行改建和拓宽。1995年,全长321.9公里,其中三级公路207.9公里、四级路112公里、等外级公路2公里,均为次高级路面。

(二) 省道

1988年,州境内省道计有5条,即常(德)永(顺)线(代号1801线)、吉(首)大(庸)线(代号1828)、永(顺)桑(植)线(代号1841)、凤(凰)铜(仁)线(代号1867)、大(庸)桑(植)线(代号1835)(1989年后大桑线属张家界市域)。

常永线:1952年3月动工,全线劳力多时达22,700人。卡门、洞坎河、青天垭等段工程艰险,筑路员工攀缘绝壁,腰系绳索,凌空作业。青天垭路段开凿隧道31.2米。1953年10月,全线通车,境域长126.59公里。1959~1960年、1964~1968年和1977~1979年、1982~1984年先后进行加宽路面、改造桥梁和改建线路、铺装油路。1995年,永顺境内路段68.8公里皆为四级公路。

吉古线:吉首峒河桥至古丈56公里路段于1956年按简易公路标准施工,1959年竣工。古丈县城至罗依溪、箭塘口21.6公里分别于1963~1965年、1968~1970年、1972~1974年修建、改建,后于1984年、1985年整修。1995年,州境路段158公里,其中四级公路77公里、油路76公里。

永桑线:1956年按简易公路民工建勤施工,1958年8月完工,全长63公里。复于1960年、1982年、1987年改造,铺装油路面。1995年,永顺县境49公里,其中,四级公路10公里、三级

公路 39 公里。

凤铜线:1956 年 6 月~1957 年 3 月筑成,后于 1978~1979 年、1983 年、1985~1986 年改建,铺装油路面。1995 年,凤凰县境路段长 32 公里,其中,三级公路 10.1 公里、四级公路 21.9 公里。

(三) 县乡公路

50 年代后期,在“全党全民办交通”的号召下,州内开始修筑各县城通达重点区镇、公社、矿区的公路。至 1965 年,42.5%社、镇通公路,1966~1976 年,通公社公路广为辐射延伸,全州有 37.4%公社通公路。1977~1978 年冬、春季节,每年全州出动 8~9 万劳力突击筑路。1980 年,全州公社通公路率达 95%。80 年代,以改造提高公路技术等级为主,同时,续建联接边远山区的州、县际间的断头路。1986~1988 年,以工代赈工程修通境内通往慈利、石门、沅陵、麻阳和四川、湖北边区的 10 条公路,均为“硬骨头”工程。“八五”后期,新建公路转向通村路。为实现中共湖南省委提出的 1997 年实现乡乡通公路和 70%行政村通公路、2000 年实现 85%的行政村通公路的目标,州交通局成立交通扶贫攻坚领导小组,民工建勤民办公助,修筑通村公路。1995 年内,有 372 个行政村计 1,454 公里公路动工,竣工 433 公里,新通 131 个行政村。至此,全州 2,657 个行政村,已通公路的占 62.62%,县乡公路长度占公路总里程的 83.7%。是年 9 月,中共湘西州委常委扩大会议专门研究全州公路建设,并由州交通局等 9 个部门的主要领导组成州公路建设领导小组,州内公路交通步入扶贫攻坚阶段。

(四) 桥 梁

民国时期,境域湘川公路有 87 座桥、1,194.5 延米,大多由民间古桥改建而成。其中半永久性石墩木面桥 75 座,桥面窄,弯道急,视线不良。1952 年,新建永大公路,计有桥梁 14 座,其中钧矶岩石拱桥,3 孔各 16 米跨径,全长 74.55 米,拱上由 19 个连续腹拱一贯构成。50 年代所建的公路桥中,石墩木面桥居多。1963 年有 340 多座、4,386.7 米,分别占全州公路桥梁的 93.66%、80.2%。自 60 年代中期后,新建公路桥梁多为永久性,同时大力改造危桥。州交通局和州公路养护总段组成 300 多人的专业队伍,有计划地对原木面桥进行改造改建。至 70 年代中期,改造干线公路危桥 288 座、3,936 延米。1988 年,全州 10 县共有公路桥 814 座、22,558 米,其中半永久性桥梁仅乡道中 2 座,计 17 米。

州境内公路桥有石拱桥、双曲拱桥和梁式桥等结构形式,以石拱桥为主。随着设计和施工技术的改进、发展、创新,公路桥由小跨径向大跨径、重型桥向轻型桥发展,形成多肋多波、无肋、石肋等多种型式。空腹式、全空腹式的石肋拱替代石板拱桥,造价降低。由州交通技术队林多清设计、1965 年 12 月建成的吉首县万溶江大桥(主孔净跨 38 米,全长 95 米),为境内第一座空腹式石拱桥。1970 年 1 月建成的 1~70 米能滩大桥,为省内建造的第一座大跨径空腹式石拱桥。1984 年由凤凰县交通局田云跃设计组织施工的长宜哨大桥(1~65 米)为境内第一座石肋全空式拱桥,获湖南省科技成果奖。1990 年建成的 1~120 米全空式石肋拱桥——凤凰县鸟巢河大桥,被誉为“天下第一大石桥”,1992 年 7 月获省交通厅科技进步一等奖。双曲拱桥始于 1966 年建成的吉首大桥。1974 年采用吊装建成的酉水罗依溪双曲拱桥,跨径大(主跨 116 米),桥高(80 米)为当时全国之最,至 90 年代仍为国内第二大双曲拱桥。1981 年修建的凤凰县沱江大桥为湖南省首创多孔石肋双曲拱桥,获州科技成果奖。1995 年,全州公路桥共 658 座,总长 18,771 米。国道、省道 151 座桥中双曲拱桥 7 座、石拱桥 143 座、钢筋混凝土结构桥 1 座。

县乡公路中,石拱桥居多。

(五) 渡 隧

州境山川险峻,公路多跨水越山,故设置渡口、开凿隧道甚多。湘川公路境内路段有铁山河、张排寨汽车渡口。20世纪50~80年代,增设19处汽车渡口。至1995年,或废弃或改渡为桥而撤除的渡口有:319国道上的张排寨、铁山河渡口;209国道上的保靖渡口、龙山县境三元渡口;1801线吴家河渡口;1828线的箭潭口渡口;花(垣)龙(山)线的毛沟渡口;古(丈)石(堤)线的河西渡口、保靖县境复兴渡口。建渡最早、渡期最长者为铁山河渡口,该渡口建于民国26年(1937),时有工人10名,有双车渡和木质油轮1艘;至80年代末,有6车钢质渡船和拖轮各3艘,渡工15名,驾驶员、司机12名,管理员1人,年渡运车辆7万多辆,最多时1天渡运313辆汽车,该渡于1993年撤。1995年,尚存渡口有龙山县境里耶、泸溪县境潭溪、保靖县境清水、涂乍、隆头、铁厂等6处渡口。里耶渡口建于1966年12月,时有渡工4人,双车渡船1艘,人力摆渡,至1995年,有6车机动渡船2艘、60吨位,拖轮2艘、117.6千瓦,职工14人,全年运车12,695辆。此渡口已动工建桥。

州境公路隧洞建设始于常(德)永(顺)公路的青天垭隧道,1953年3月开工,5月竣工,全长31.2米,路宽6米,净高5.5米,隧道内纵坡2%。保靖县境有偏岩隧道(209国道上),永顺县境有登隆坡隧道(209国道上),龙山县境有小马鬃隧道。登隆坡隧道为州境内最长的隧道,1976年由州交通局游清高设计,1979年9月永顺县养护段组织施工,1981年7月建成通车,隧道全长246.8米,共用劳力13万个工日,耗资74.6万元。隧道南、北各书对联一副:

天作棋盘星作子谁人敢下
地作琵琶路为弦唯我能弹

公路以玉带迎来四化图景
路工如画家绘制满园春色

这两副对联充分表现了养路工人的豪迈气概。该隧道建成缩短公路里程2.74公里,降低公路高程87米,减少急弯21处。

二、公路养护

民国时期,湘川公路境内路段有专业道班养护公路,然水患和战争破坏频繁,加之养路工地位低下,公路养护质量差。中华人民共和国建立后,公路养护实行“统一领导,分级管理”,专业队伍与民工建勤相结合,不断改善公路养护设施,加强管理、养护与改造,公路通车能力日益提高。

(一) 管理体制

民国26年(1937),湖南省公路局沅(陵)晃(县)永(绥)业务管理段(驻沅陵)管养湘川公路境内179.59公里公路,在所里设有养护机构。1949年乾城解放时称所里工务段,下设若干道班。1951年3月,湖南省公路局设所里工务段,职工65人。1954年8月,建立湘西苗族自治州养护总段,辖吉首、永顺、花垣3个工区,职工128人,管养干线813.29公里。1962年,复归省交通厅工程管理局领导,称湘西州公路养护总段,各县称县养护段。尔后,养护机构或下放或上

收变动多次。1978年,湘西州公路养护总段定为县团级机构。1993年,改称州公路管理局,隶属州交通委员会领导。1995年,职工计1,850人,(固定职工879人,合同制职工931人),其中工程技术人员88人,管养1,767.9公里国道、省道、县道。

州公路总段历任局长等职的有:盛功、田安帮、游清高、章素勇、刘明智、彭全钊、彭武贤。历任副局长等职的有:黄生发、陈廷柏、龙文富、张本茂、彭德树、杨立元、汪普浩、崔卫国、邓建明、陈宏贵、胡清友、田大初、黄必鼎。

按公路管理原则,县乡公路由所辖市、县负责管养。1963年,州交通局建立地方公路航道管理处,各县设地方公路养护工区,“文化大革命”期间撤销。1974年,州交通局设工程工业管理处(尔后几次易名)管理地方公路。1979年3月,各县恢复养路工区,1984年,更名为公路管理站。1995年,职工计1,174人(固定职工132人、合同制职工65人、农民养路工977人),管养2,751.37公里公路,其中列入年报养护的1,830.77公里。

(二) 公路保养

境内国道、省道和大部分县道由养路工班常年养护,约20%乡道由乡镇采取季节性养护。山区公路地形复杂,水毁严重,公路养护工作艰难。20世纪60年代前,砂石路面的养护,历经撒土层铺装法、和浆铺装法、保护层养护法等演变。分层铺装养护法铺装的路面结构密实。70年代中期,结合改造国道、省道,表处渣油路面。至1979年,2条国道的油路占国道全程的92%。1988年,国道、省道的油路占国道省道总里程的71.77%,技术状况改善,养护效率提高。1995年,州公路局管养的公路次高级路面698.5公里,占养护总里程的39.5%;中级路面占60.48%,其中国道、省道中的油路为94.7%,年均综合好路率74.13%,其中国道省道和县乡道的好路率分别为83.63%、83.23%和67.7%。列入养护的县乡公路中有次高级路面19.25公里、中级路面1,596.13公里。年均综合好路率为82.81%,其中县、乡道分别为94.51%、79.32%。

湘川公路境内路段纵坡10%~14%居多,曲线半径小。50年代所修公路等外级的多。1958~1959年,在重要干线590公里中改弯降坡156处,单车道改双车道230公里。矮寨坡单车道转弯处需倒车和旅客下车步行1公里多山路的现象成为历史。1960年,公路部门组建400人的施工队,对全州主要干支线进行大中修。嗣后,逐年安排公路改造项目。至1995年,全州四级以上公路2,152公里,占列入养护公路总里程的59.8%。

(三) 公路绿化

民国末年,湘川公路的行道树残存无几。1949年后,人民政府发动公路沿线农民义务营建,多在春季突击完成。1954年,专业养路工班开始自育树苗,县乡公路养护工区(段)设中心苗圃,年平均苗圃有5.3公顷。1956年,州人民政府规划两年内全部公路栽植行道树。是年,在85公里干线植树10万余株,因野生苗居多,存活率低。60年代,公路行道树采用速生林与风景林相结合。1965年,公路总段管养的827.7公里公路有树17万株。花垣县境公路成林成荫率达92%,居湖南省之冠,连年被授予省、州绿化红旗。70年代,公路绿化着重培植风景林,树种增多。1971年,省陆运公司在永顺召开全省公路养护绿化会议。80年代,采取挖大坑、选树种、栽大苗、施底肥适地适树栽植及包栽包活包管等措施。1981~1985年,共种植行道树29万株,成活率80%。后因实行养路费切块包干,公路绿化经费减少而受到影响。1995年,州公路局管养的公路绿化里程858.5公里,占公路全程的48.6%。各县交通局管养的县、乡公路绿化里程