

德江交通志

德江县交通志编纂委员会编

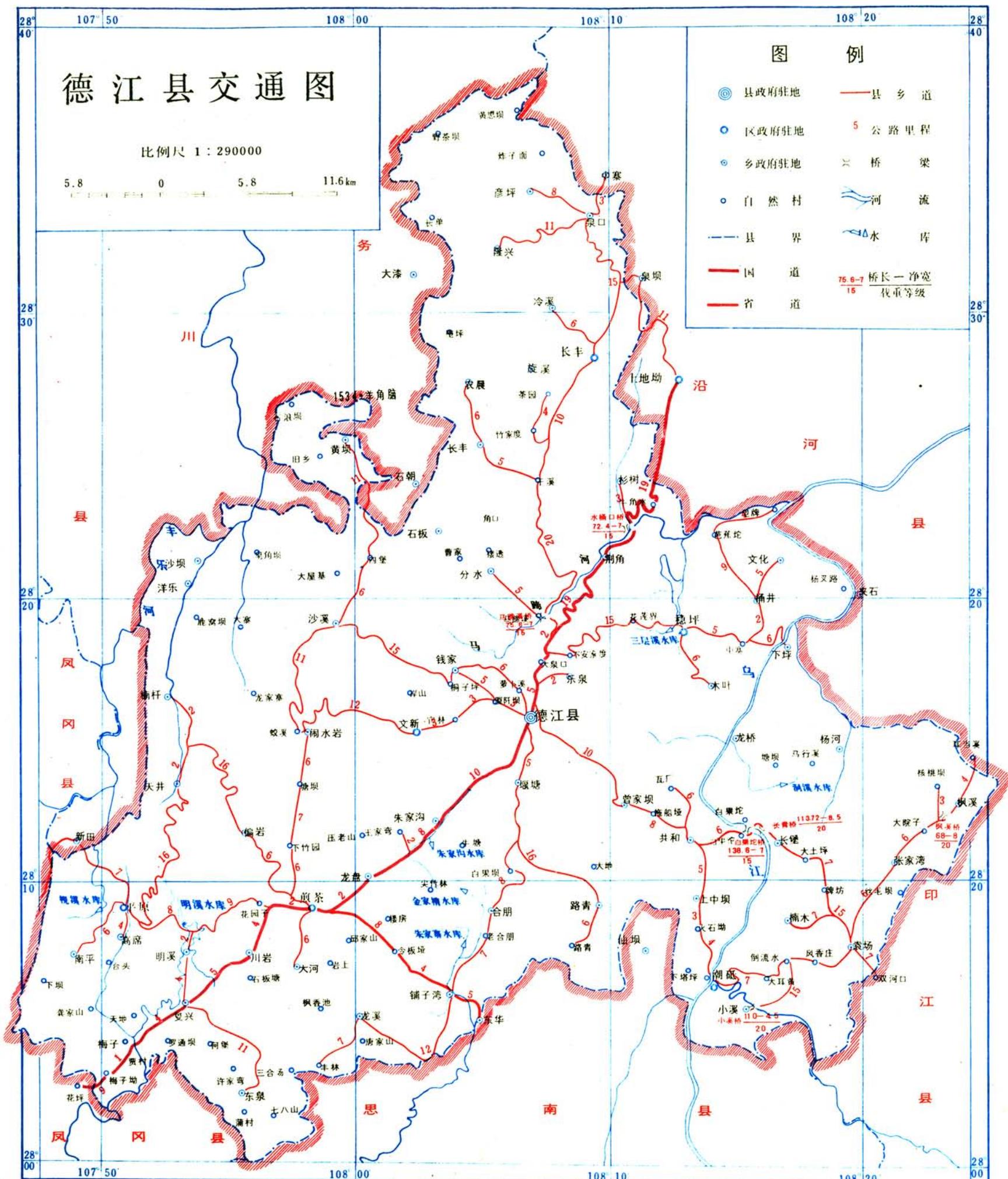
德江县交通图

比例尺 1 : 290000

5.8 0 5.8 11.6 km

图例

- ◎ 县政府驻地
- 区政府驻地
- ⊙ 乡政府驻地
- 自然村
- 县界
- 国道
- 省道
- 县乡道
- 5 公路里程
- 桥梁
- 河流
- 水库
- 75.6-7
15 桥长—净宽
载重等级





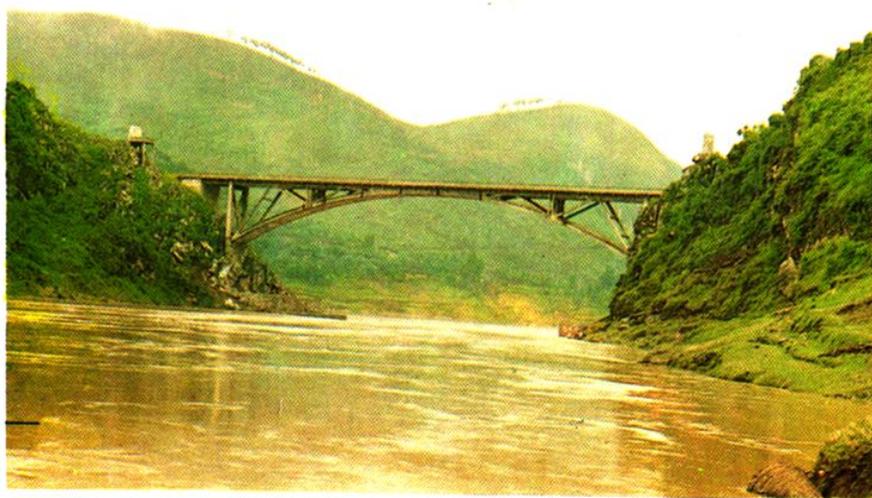
德江交通志编纂委员会

从左到右：前排：简 啸 安祖烈 刘尚品 邢作舟 喻国祯 王治纲
 中排：蒋忠成 曹献勋 吴高和 杨少波 陆资游
 后排：谢世忠 周加强 张和荣



德江交通志审稿会议人员

从左到右：前排：蒋忠成 刘尚品 喻国祯 简 啸
 后排：曹献勋 杨少波 安祖烈 陆资游 张和荣



白果坨乌江大桥



熊洞桥至长青桥全景



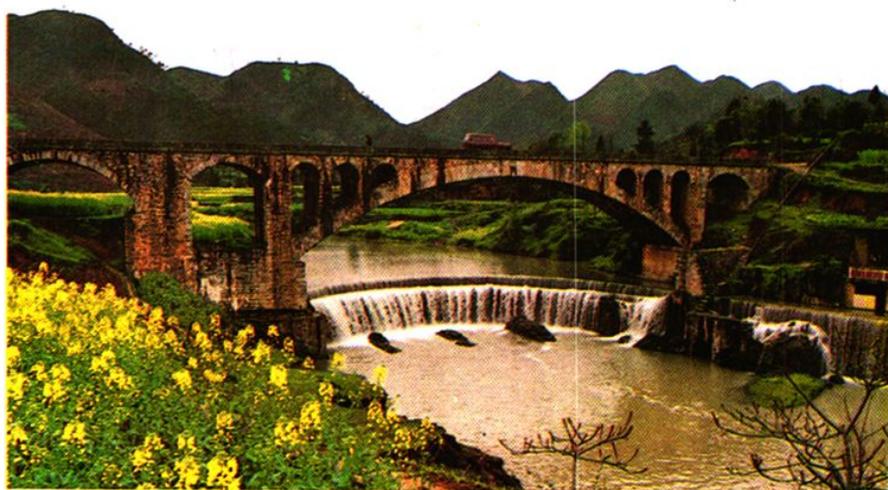
马蹄溪大桥

熊洞悬岩桥



小溪大桥

群力大桥



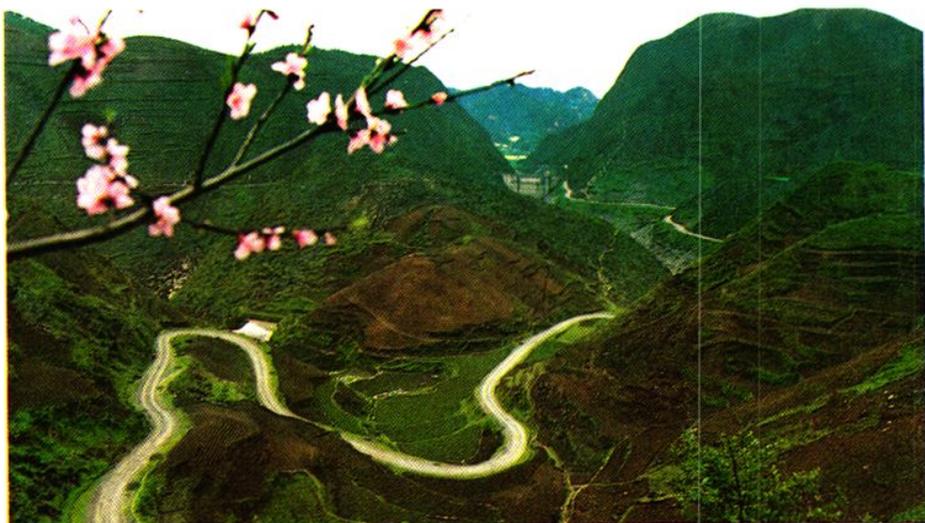
枫溪大桥



观音滩大桥

德新公路骆子洞段

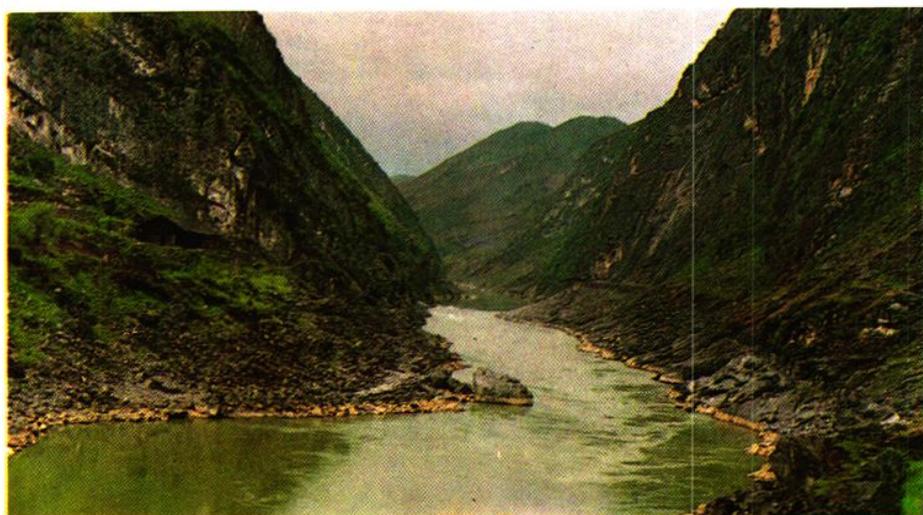




煎平公路明溪水库段



乌江潮砥滩



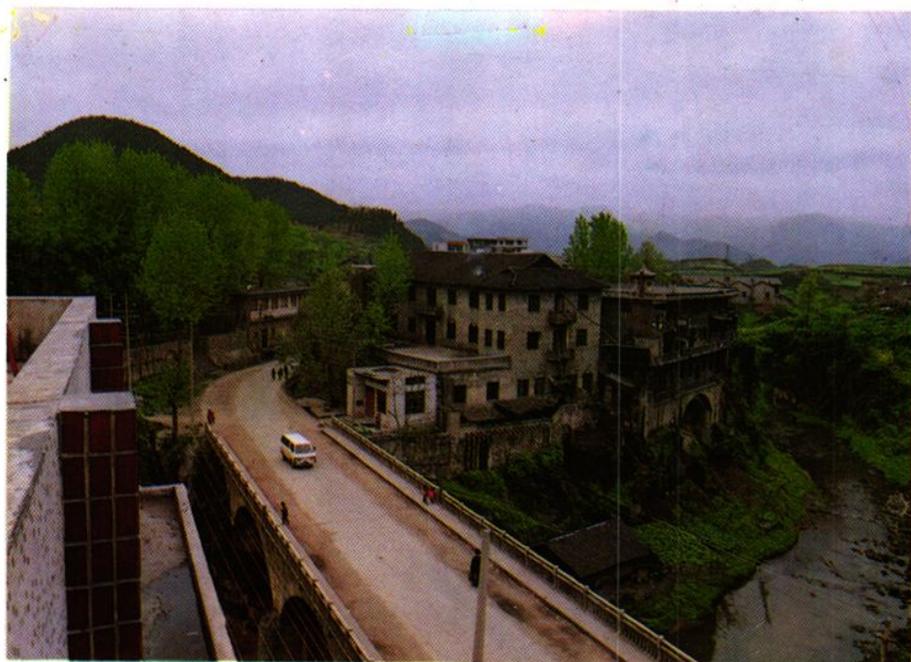
乌江新滩



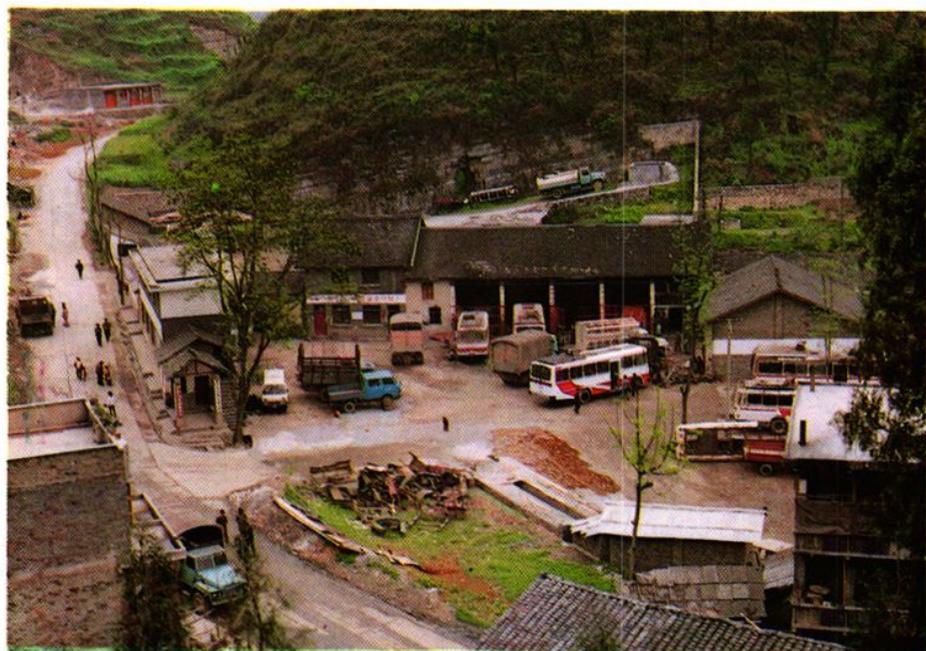
楠杆木结构桥（万古桥）



楠杆木结构桥（结龙桥）



县交通局办公楼一角



县汽车运输公司全貌

德江县交通志编纂委员会

主任：安祖烈

副主任：陆资游 杨少波 喻国祯

委员：谢世忠 张和荣 王治纲 吴志怀
孙本科 薛立楚 邢作舟 冯再国
安仁龙 曹献勋 吴高和 尹显达

主编：喻国祯

编辑：喻国祯 曹献勋 吴高和 尹显达

摄影：黄欣

制图：周加强

审稿：刘尚品 蒋忠成 简啸

凡 例

一. 德江交通志,是记述德江交通演变过程的一部专志。由序言、概述、机构设置、交通建设、交通运输、交通管理以及交通大事记、后记组成。

二. 全志以记、志、图、表、录为框架,以篇、章、节、目为档次。

三. 本志取事内容,上限时间不限,下限至1989年,以详今略古原则记述交通事业的发展。

四. 地名用当时名称,酌注今名,机关名称第一次出现时用全称,以后用简称,中华人民共和国成立后简称新中国。

五. 桥、涵等级的划分,按交通部统一规定标准。

六. 本文中的混为混凝土的速写,钢混为钢筋混凝土的速写。

七. 运输工具计量单位:木船称只,机动船称艘,汽车称辆,拖拉机称台,飞机称架,牛马车、人力车称部。

八. 公路起讫点桩号是里程加米。

九. 本志资料来自档案部门、交通单位和知情人的提供,编纂中一律不注明出处。

序 言

交通是人类往来的纽带,社会向前发展的动力,经济建设的先行。交通建设的发展规律,是从荆棘遍地的蛮荒到羊肠小道、驿道、公路、铁路、航空、航海等。在漫长的历史长河里,德江交通闭塞,除利用乌江航道外,没有其它交通设施。民国 28 年(1939 年)才始建公路,至 1949 年仅有通车公路和毛坯公路 58.3 公里。中华人民共和国成立后,德江各族人民在县人民政府的领导下,自力更生修建公路,发展运输,奋力改变落后的交通面貌。40 年来,乌江航道由分段通航变为直达通航,公路也从 58.3 公里发展到 588 公里,形成了以县城为中心的水陆交通网络。各种机动车、马车、机动船、木船日夜奔驰在陆地和水上。交通事业的不断发展,基本结束了肩挑背驮的运输历史。

《德江交通志》在编纂过程中,得到铜仁地区交通局史志办公室、德江县志编纂委员会办公室的指导。得到有关部门的支持和交通系统老前辈的热情协助。经过编委“行万里路,阅千卷书”的广征博集,反复考证而集成问世。《德江交通志》较全面地记载了德江交通事业的发展。特别是对近 40 年来的巨大变化作了详细记述。它对总结前人,启迪后人,受益当代,惠及子孙将起着积极作用。通过修志,将德江人民艰苦创业的精神载入史册。值此成书之际,特向为《德江交通志》作出努力的单位和个人表示诚挚的谢意。

安祖烈

概 述

德江县位于黔东北铜仁地区西部,东径 $107^{\circ}38'$ — $108^{\circ}25'$,北纬 $28^{\circ}00'$ — $28^{\circ}38'$ 。东邻印江县,南接思南县,西壤凤冈县,北插务川与沿河两县之间,东西宽 63 公里,南北长 67 公里,呈三角状,总面积 2077 平方公里。最高点为西北部与务川交界的羊角脑山峰,海拔 1534 米,最低处是东部乌江边的望牌渡口,海拔 320 米,相对高差 1214 米,县城海拔 526 米。整个地形为西北部高,中部较平缓,东部稍低的坡状起伏斜面,其间山峦重叠、河谷纵横,沟壑深切,武陵、大娄两大山系被乌江截分,纵贯南北,东岸属武陵山系,占全县面积的 33.33%,西岸属大娄山系,占全县面积的 66.67%。县城距贵阳 340 公里,距铜仁 263 公里。全县辖 8 个区(镇)、58 个乡(镇),1989 年总人口 384046 人。其中少数民族 205054 人。

德江的交通运输,在明清两代即有雏型。时,德江县的前身安化县治所以思南为中心,有水陆交通运输。水路有乌江天然河道分段通航,输出土产,运进川盐及百货。虽通舟楫,然滩险水恶,上下物资转载盘滩,船只航行艰难。潮砥至涪陵之间,最大船只载重 19.2 吨,中型船只载重 12.5 吨;潮砥至思南之间,一般船只载重 4 吨左右。陆路有驿道敷设,沿途分段设铺。印江抵沿河,途经德江有枫香溪铺(枫溪乡);思南至务川,途经德江有蛇盘铺(后改为煎茶铺)、松溪铺、天井铺;沿河至务川,途经德江有石马铺(泉口乡)。这些驿道都是绕县境边缘而过。后县治所迁至大堡场,为开辟场镇,修整乡村人行道,俗称“官道”,主要有由县城至沙溪、泉口、望牌、潮砥、铺子弯(大兴)、梅子坳、塘坝等 7 条,但

多跋山涉水,行走、运输十分艰难。

迨至民国 28 年(1939 年),抗日战争时期修建遵思公路,途经德江境梅子坳至懵懂界 38.3 公里,民国 30 年(1941 年)建成通车,还动工修建德江至煎茶公路 20 公里,与遵思公路衔接,民国 32 年(1943 年)基本建成,但没有汽车通行。1949 年,因乌江盐船受阻,曾出现斗米换斤盐的局面。

1949 年 10 月 1 日后,德江县人民政府率领人民大众,开发山区,兴办交通事业,以自力更生,艰苦创业的精神,修建公路,发展运输,奋力改变交通落后面貌。1951 年至 1955 年,整修和改善县城至各区乡人行道路,组织人力运输,促进城乡物资交流。修复改善遵思公路德江段,整修德江至煎茶公路,积极组织牛马车参加社会运输。

1957 年德沿公路建成通车,1958 年德务公路煎茶至新田建成通车。从此以德江县城为中心,与四邻各县相通。北抵沿河通四川;南抵煎茶上贵阳下铜仁,并与务川相通。促进了省、地、县之间的人员往来及经济开发。继后建成县城至沙溪大土煤厂公路,解决了民用煤和工业用煤的运输,发展工业生产,改善人民生活。

1970 年至 1975 年,建成县城至闹水岩、县城至新滩、县城至潮砥、煎茶至楠杆、潮砥至枫溪等公路,共 129 公里。使县城和乌江沟通,形成水陆运输一条龙,同时达到了区区通公路。牛马车、机动车、木船、机动船相继得到发展。

1978 年以后,在中共十一届三中全会精神指引下,德江公路建设、交通运输发展较快。最为突出的是 1984 年以来,国家动用粮、棉、布以工代赈修建公路。历经公路新建、改建,至 1989 年全县公路通车里程 588 公里,路网密度每百平方公里达 28.31 公里。德印公路建成通车后,为潮砥 9 个乡的交通建设提供了有利条件,小溪大桥建成通车,使

德江唯一不能通公路的潮砥区公所驻地通了公路。到1989年止,全县已有8个区(镇)和52个乡(镇)的公路建成通车,仅有洋乐、龙桥、杨河、石板、旋溪5个乡的公路尚未建成。

公路建设之花,开出了运输业的硕果。德江从1950年10部马车起,至1960年牛马车发展到844部。至1989年机动车发展到540辆(台),已有8个区(镇)和24个乡(镇)通定时客班车。乌江航道通过整治,潮砥、新滩两大险滩的旧貌已成历史,现木船、机动船上下其间如履乌江的一般水面,潮砥塔坪、新滩等5处渡口,将千年以来人工推渡的木船改为钢壳机动渡船。交通运输事业的发展,基本结束了扁担、箩筐、绳索、抬杠肩挑背驮笨重的运输历史,也从根本上解决了昔日“出门难、行路难、乘车难”,打破了德江处于半封闭状态的桎梏。同时对矿产资源的开发利用、城乡商品的流通和工农业生产的发展、人民生活的改善都起到了积极的促进作用。

展望未来,德江的交通建设、交通运输将会出现欣欣向荣的新局面,为建设德江,振兴德江作出更大的贡献。

目 录

概 述	1
-----------	---

第一篇 交通机构设置

第一章 交通机构	1
第一节 德江县交通局	1
第二节 德江县属交通单位	5
第三节 省地属交通单位	14
第二章 党团工会组织及职工培训	16
第一节 党团工会组织	16
第二节 职工培训	18

第二篇 交通建设

第一章 驿(大)道和乡村道	23
第一节 驿(大)道	23
第二节 乡村道	24
第二章 公路建设	31
第一节 国 道	31
第二节 省 道	37
第三节 县 道	38