

松桃交通志

贵州省松桃苗族自治县交通局

松桃交通志

贵州省松桃苗族自治县交通局

责任编辑：衣龙文

松桃交通志

(内部发行)

编印单位：松桃苗族自治县交通局

审批单位：贵州省铜仁地区文化局

承印单位：贵州新华印刷厂

印刷日期：一九九一年八月

787×1092毫米 16开精装本 300册

贵州省新闻出版局内部图书印制许可证

黔新出(90)图字第115号

定价：80.00元

《松桃交通志》编纂委员会名单

编纂委员会：

主 任：夏山斌

副 主 任：唐伯相 衣龙文

技术顾问 杨照康 龙求顺

委 员：（按姓氏笔划排列）

田儒义 吴昌高 吴光华

陈世英 瞿光成

编辑人员：

主 编：衣龙文

编 辑：滕久祥 涂中庸 龙胜锡

审 稿：刘尚品 梁恩仁 张元萍

摄 影：衣龙文（文中署名除外）

定 稿：

贵州省松桃苗族自治县县志编纂委员会



交通志编纂委员会全体人员合影。 王明泽 摄



全体审稿人员合影。前排左起：涂中庸、夏山斌、刘尚品、梁恩仁、唐伯相、龙胜锡、滕久祥；后排左起：陈仕英、田儒仪、杨通思、王明泽、衣龙文、瞿光成、吴光华、张元萍。

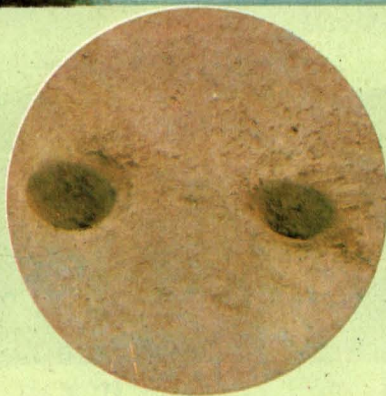
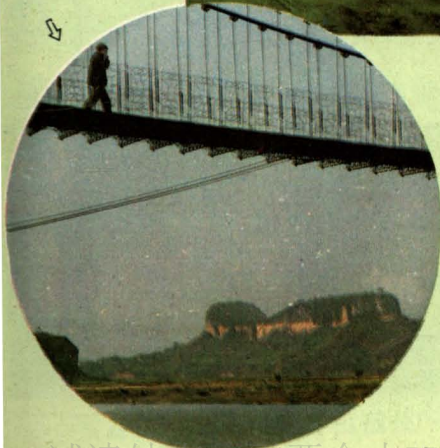
王明泽 摄



⇒

云落屯大桥。
水塘河吊桥风光。

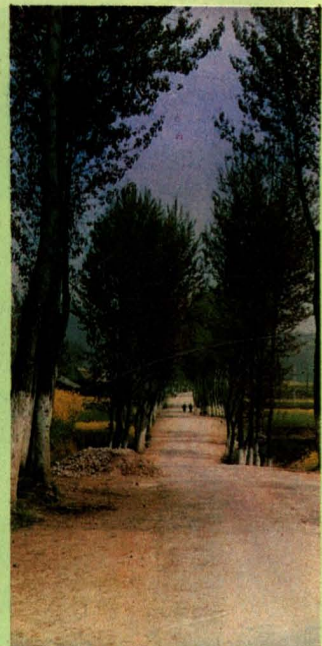
太（平）乌（罗）线1958年种植的行道树。





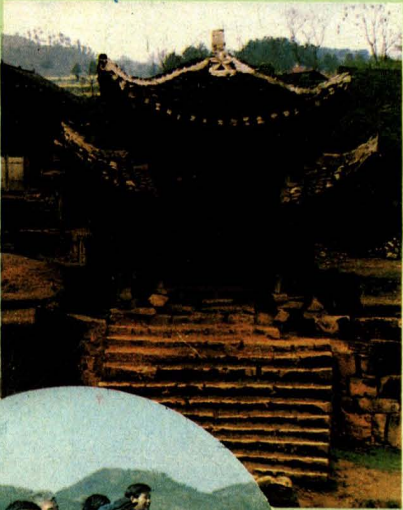
牛角河渡船及码头

文昌桥附近种植的行道树（大叶杨）。

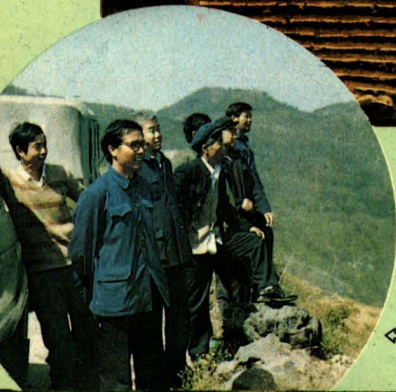


王家码头和麻阳幽码头遗址，今已成桑田。

大路河人行桥桥头凉亭。



松(桃)印(江)便道之关口坳。



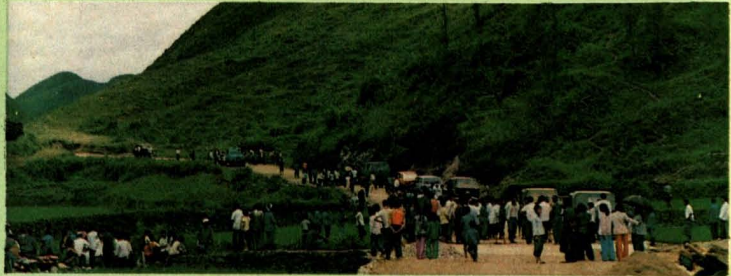
地、县交通局领导视察粮、棉、布公路。



麻阳幽码头河流中心线变化后被冲刷的东岸农田。



松(桃)印(江)便道之寨安桥。



甘(龙)红(石)公路由省公路局组织验收，图为验收红石段。

序

《松桃交通志》，在修志人员的日夜操劳下，历经两个春秋，今已问世。它的诞生，填补了松桃交通史上的空白，丰富了地方志编纂的内容，是松桃交通史上的创举。值得庆贺！

交通，是人类文明的象征和赖以生存的血脉。有人类，便有交通。社会的兴旺发达，更依附于发展交通。故昔人治路，都视为福荫子孙的善举。千百年来，松桃各族人民为共建境内交通，立下了不朽功勋，献出了聪明才智。

松桃置厅后，丰富的土特产和森林资源，吸引了各路商贾。物资流通，使松桃河曾为联接中原的“经济走廊”。志书以一斑窥豹的笔法，虽未浓墨重染，却使人感到了松桃河流淌着的文明。

《松桃交通志》以精练之语，纵横松桃古今交通，详今略古，立足当代，体现了松桃各族人民修桥、建路的优良传统。热情地讴歌了中华人民共和国成立后松桃的交通建设成就！

志书编纂者们以严谨的科学态度，慎密的结构安排，使这部交通志图表精良，史实恰切，是一部成功的、发展松桃交通科学的教科书。《松桃交通志》将为研究松桃县交通事业的发展和提高，提供科学依据；为弘扬前人的创造精神，从经验教训中开拓出光明大道和为县人走向更加文明，搭起一座科学的桥梁。

松桃苗族自治县副县长：麻绍平

1990年9月1日

凡 例

一、本志时限，上限为1730年，下限为1985年。部分古交通事追朔到上限以前。为记事本末完整，少数事件延伸到1985年以后。

二、本志采用现代语体文，按以事系时的记叙体进行编纂，使用中国文字改革委员会颁布的简化汉字、标点符号。

三、历史朝代沿用旧称，在括号内注明公历。1949年10月起使用公历。

四、志中地名均使用习惯名称。部份普查中改动地名，则以括号标注。

五、志中部分专用符号“k”为公里；砼为混凝土连字；“铨”为钢筋混凝土连字。其它交通术语为交通部门日常用语。

六、县行政区内乡级政权机构，因政治原因，1958年后称公社、管理区、公社革委，1984年恢复使用乡、镇名称，本志随历史变动使用称呼。

七、中华人民共和国成立后，币制改革前的币值，统一折算为币制改革后的人民币币值（即10000元 = 1元）。

八、志中计量单位均以公制为准。

九、志中年代时限按1940年至1949年为二十世纪四十年代，1950年至1959年为二十世纪五十年代，余类推。解放前、后的时限划分为：1949年10月1日前为解放前，是年10月1日后为解放后。

目 录

序.....	(1)
凡例.....	(1)
概 述.....	(1)

第一章 机 构 设 置

第一节 行政机构.....	(3)
一、机构沿革.....	(3)
二、历届领导人名单.....	(5)
第二节 事业机构.....	(7)
一、松桃内河航运管理站.....	(7)
二、松桃运输管理总站沿革.....	(7)
三、松桃公路养护段沿革.....	(8)
四、交通监理站.....	(10)
第三节 临时机构.....	(11)
一、交通安全委员会.....	(11)
二、筑路委员会.....	(12)
三、筑路指挥部.....	(13)
四、交通运输领导小组.....	(13)
五、粮、棉、布筑路指挥部.....	(13)
六、调运粮食领导小组.....	(13)
七、县城南门改线工程指挥部.....	(13)

第二章 河 流 航 道

第一节 河流.....	(14)
一、概况.....	(14)
二、主要河流.....	(14)
第二节 航道.....	(15)
一、松桃河航道.....	(15)
二、寨英河航道.....	(22)
第三节 码头、渡口.....	(25)
一、码头.....	(25)
1.麻阳岫码头2.王家码头	
3.牛行口码头4.寨英码头	
二、渡口.....	(26)

- 1.水塘渡 2.争锁渡
- 3.云落屯渡 4.牛角河渡
- 5.青鱼塘渡 6.石花渡 7.虎渡口

第三章 水上运输

第一节 船舶建造及船型	(28)
一、船舶.....	(28)
二、船型.....	(30)
三、属具.....	(32)
第二节 木船运输	(32)
一、运力.....	(32)
二、运量.....	(35)
第三节 木筏运输	(38)
一、筏运.....	(38)
二、木排流放中的河道整治.....	(38)
第四节 航运管理	(40)
一、企业组织.....	(40)
二、规章制度.....	(40)
三、经营管理.....	(42)
四、航运运价.....	(48)
第五节 水上交通安全管理	(53)
一、船运安全管理.....	(53)
二、渡口安全管理.....	(53)
三、水上交通事故.....	(60)

第四章 大(便)道 人行桥

第一节 大(便)道	(63)
一、大道.....	(63)
1. 松(桃)铜(仁)大道 2.松(桃)印(江)大道	
二、便道.....	(63)
1. 松(桃)所(里)便道 2.松(桃)凤(凰)便道、	
3.松(桃)江(口)便道 4.松(桃)沿(河)便道、	
5.寨(英)沿(河)便道 6.松(桃)永(绥)便道	
7.松(桃)秀(山)便道。	
三、农民起义和松桃道路.....	(66)
四、递铺.....	(68)
第二节 主要人行桥	(68)
一、鼎新桥.....	(68)

二、大路河桥.....	(68)
三、文昌桥.....	(69)
四、石龙河桥.....	(69)
五、西门桥.....	(69)
六、南门桥.....	(69)
七、东门桥.....	(70)
八、水塘河吊桥.....	(70)

第五章 公路桥梁建设

第一节 国道.....	(71)
一、川湘公路.....	(71)
二、秀沿公路.....	(71)
第二节 省道.....	(74)
玉秀公路.....	(74)
第三节 县道.....	(78)
一、松(桃)印(江)公路.....	(78)
二、和尚洞迓(驾)公路.....	(81)
三、黄(连寨)螺(丝董)公路.....	(84)
四、大(兴)牛(郎)公路.....	(81)
五、干(川)普(觉)公路.....	(83)
第四节 乡村道.....	(84)
一、道路整修.....	(84)
二、乡公路修筑.....	(84)
1.普(觉)寨(英)公路	2.甘(龙)麻(兔)公路
3.孟(溪)木(耳)公路	4.水(竹坪)新(寨)公路
5.普(觉)半(坡)公路	6.大(坪)平(头)公路
7.甘(龙)永(安)公路	8.麻(兔)十(字)公路
9.新(民)石(梁)公路	10.长(兴)满(地)公路
11.长(兴)东(方红水库)公路	12.耙(耙棚)净(岷)公路
13.城(关)九(江)公路	14.镇(江)寨(石)公路
15.田(坝)大(路)公路	16.长(兴)虎(渡口)公路
17.盘(信)团(寨)公路	18.盘(信)安(塘)公路
19.鱼(泉沟)樟(桂溪)公路	20.妙(隘)南(桥)公路
21.牛(郎)沙(坝)公路	22.平(块)花(溪)公路
23.冷(水)谢(沟)公路	24.寨(英)罗(满)公路
25.平(头)石(岷)公路	26.太(平)隘(门)公路
27.乌(罗)丰(岩)公路	28.蓼(泉)农(中)公路
29.寨(英)浑(水洞)公路	30.永(安)红(石)公路

31.麻(阳)刀(坝)公路

第五节 专用公路	(94)
一、厂矿公路	(94)
二、林区公路	(94)
第六节 城镇街道	(94)
一、街道	(94)
二、整修	(95)
第七节 桥梁建设	(96)
一、大、中型公路桥梁	(96)
二、小型桥	(99)

第六章 公路养护

第一节 国、省道养护	(105)
一、养护概况及组织	(105)
1.概况 2.养路道班	
二、养路机具	(108)
三、福利设施、工资	(111)
1.段、道房的改善 2.劳保福利	
3.待业安排 4.工资待遇	
四、管理	(114)
第二节 地方公路养护	(116)
一、养护组织设置	(116)
二、管理制度	(116)
三、养护	(117)
第三节 公路绿化及大中修工程	(119)
一、公路绿化	(119)
二、大、中修工程	(121)

第七章 路政管理

第一节 公路用地	(122)
一、公路留地	(122)
二、划界定桩	(122)
第二节 公路附属设施	(125)
一、里程碑及安全标志牌的设置	(125)
二、料场	(125)
三、其他	(125)
1.防滑棚 2.加水点 3.交通观测点	
第三节 路障处理及路产维护	(192)

一、路障的处理	(129)
二、城镇路障的排除	(131)
1.松桃城区交通的改善 2.区镇集市公路改线	
三、路产维护	(132)

第八章 陆 路 运 输

第一节 人畜力运输	(134)
一、搬运 装卸	(134)
二、牛马车运输	(144)
第二节 汽车运输	(148)
一、松桃汽车站	(123)
二、盘信汽车站	(155)
三、甘龙汽车站	(155)
四、孟溪汽车站	(155)
五、县汽车队	(156)
六、机关厂矿车队	(165)
第三节 运输管理	(163)
一、人力运输管理	(163)
二、拖拉机运输管理	(163)
三、汽车运输管理	(164)
四、运价	(168)
五、营运里程表	(175)
附 录:	(179)
一、大兴飞机场	(180)
二、自行车	(181)
三、部分文件	(181)
四、大事记	(185)
后记	(200)

概 述

松桃苗族自治县（以下简称松桃县）位于贵州省东北角，地处东经108°35′42″—109°23′30″，北纬27°49′40″—28°30′20″之间，距省会贵阳538公里，东界湖南省花垣、凤凰县，南连铜仁、江口县，西接印江、沿河县，北邻四川省秀山、酉阳县，东西长77.5公里，南北宽75公里，总面积2866平方公里（不包括县内梵净山白云寺自然保护区）。1985年全县总人口五十万余。全县辖一区级镇，十区，四十八乡和十二乡级镇，五百零七村，三个居民委员会。蓼皋镇是全县政治、经济、文化中心。

松桃地形顺应武陵山脉，由西向东缓缓过渡到湘西丘陵的斜坡地带。地势呈东西两侧高，南北两侧略高，中间低的盆地形态。全境平均海拔650米左右。高差达1868.4米。山脉水系多顺应梵净山岭脉北北东走向延伸。西部梵净山白云寺、牛风包、大尖峰呈南北走向，为沅江与乌江水系的分水岭。全县河长大于10公里，集雨面积大于20平方公里的河流有37条。

境内气候温和，主产粮食、木材和多种经济作物，尤以桐油、花生、药材为著。有锰、汞、铅锌、石煤（富含五氧化二砷）、磷矿石等矿产资源。

据贵州省博物馆在松桃考古发现的享子、悬棺葬考证，松桃交通文化，上可追溯到新石器时代。

清雍正年松桃置厅后，行政区域逐步稳定，以县城为中心的古交通走向趋于明朗。

清乾嘉农民起义的爆发，震撼了清王朝的统治。乾嘉农民起义后，清政府为平息农民的抗暴斗争，在松桃一带苗区采取了较为宽松的政策，开通了松桃至三家桥和思南两条大道，对当时松桃经济、文化的发展，起到了一定的积极作用。

在长期闭关自守的旧中国，松桃虽有两条大道和其它线路与外界联接，却都是崎岖的羊肠小道，加上劳动人民历代艰辛营造的石桥、木桥，多毁于兵、匪、火、洪水，各族人民之间的交往，始终没有摆脱“炊烟两岸，鸡犬之声相闻，而界至分焉”的局面。

松桃河因滩险、流急，只通航小木船，运效极低。陆上运输全靠人背，肩挑维系。

民国时期，建成川湘、玉（屏）秀（山）公路。从此，虽偶有汽车入境集运军粮，然而民间经济交往依然。各族人民行路难的状况并无改观。

解放后，松桃各族人民在中国共产党和人民政府的领导下，从1950年开始，逐步有计划地治理交通，扩大运输。特别是自治县成立后，各族人民自立更生，艰苦奋斗，在国家的支援和帮助下，大力修建山区公路，整治河道。到1965年底止，除牛郎区公路只通到河界营外，其它区、镇均进入公路网络。通航里程达119公里。1968年后，松桃河因下游茶洞筑坝拦河，致使航运中断，进出境物资运输全部转为陆运。随着地方经济的发展和各族人民之间

交往的逐渐增加，公路的重要性日益被广大群众所认识和接受，加上“社社通公路”的口号推波助澜，一个民工建勤修筑地方路的热潮，迅速波及全县。到1977年止，全县利用自筹资金，义务建勤修通了长兴至迳驾、世昌至螺丝董、清水哨至牛郎等十二条县乡公路。

1978年12月，中国共产党的十一届三中全会以后，强调能源交通“先行”。国家为帮助老、少、边、穷地区人民脱贫致富，先后使用“支援经济不发达地区资金”和动用库存粮、棉、布以工代赈方式支援松桃公路建设。县人民政府积极发动群众，落实公路修建任务，以适应政治、经济体制改革。截至1985年底止，全县共修建机动车行驶道路39条，总长575公里（接列养路413.4公里）。比民国时期增长七倍多。新建和改建永久性公路桥74座，计长2333.6延米。全县60个乡（镇）中，已有54个乡（镇）通公路。县内，参与营运的车辆，计有畜力车6部，手扶拖拉机95台，盘式拖拉机85台（3593总马力），载重汽车134辆（498吨位），载客车6辆240个座位。客运路线达16条。每日定期客班车46车次。此外，还有各种小汽车12辆，自行车1500辆。渡船28只，载人容量560人。渔、副业船80只，载货容量80吨。

随着公路建设和各种机动车的大量增加，以及全民、集体、个体一齐上的新经济政策的施行，松桃运输市场初步繁荣。主要干线已出现人便其行的新局面。据统计，1985年公路货运量18万吨，客运量已达85万人次。

但是，由于历年公路修建中的投资限额，以及“先通后好”的指导思想，致使境内公路等级低，通过能力受到限制。交通梗阻仍然制约着生产力的发展。以1985年的各项数据测算：

公路密度：每百平方公里土地拥有公路14.1公里。每万人拥有已接列养公路8公里。

汽车密度：每公里公路只有0.21辆载重汽车。每千人有0.24辆。

运输密度：每公里公路每年运输量7.14吨。每年每人公路运量0.23吨。

随着改革、开放的节奏日益加快，为繁荣经济，搞活流通，改善交通状况，县政府已把地方交通建设纳入经济建设的总体规划。县交通局决定，在运输上继续采取全民、集体、个体一齐上的方针；在发展公路的同时，坚持修养并重，积极改善的措施，以逐步提高公路等级。

交通，是经济发展的基础。改善交通条件，坚持交通的超前意识教育，已是县内精神、物质文明建设的长期任务。

第一章 机构设置

第一节 行政机构

一、机构沿革

松桃苗族自治县行政区域，历史上，时楚时蜀，明代设贵州布政司后，始归黔。

清康熙四十三年（1704年），设铜仁理苗同知，置正大营厅专理苗务。雍正八年（1730年），正大营厅迁长冲（老松桃），置松桃厅。从此“松桃”一词便成为县级行政单位的法定名称。民国二年一月十五日（1913年1月15日），改称松桃县。1956年12月，撤销松桃县，置松桃苗族自治县。

松桃从设厅到民国初年，均无专司交通之机构。境内道路、桥梁、渡口，多由厅人、乡绅募化、集资拓建。

民国十八年（1929年）十一月，实行新政。县政府遵示，置建设局职掌公路交通、电讯、城镇建设、公房修建。局长吴聘侯。有技士、职员、工友各1人。是时，未集中办公，偶有公事亦多在家中处理。工友则负责往来之间传递公文、消息。

民国三十年（1941年），建设局改称建设科，职掌农林、水利、垦牧、道路、桥梁、电信及土木工程。办公地点在县政府院内（今县委招待所附近）。人员编制为：技士二人、科员四人、办事员、工友各一人。

从建设科设立，到1949年10月，机构虽无变动，但科长却异动频繁。

1949年10月1日，中华人民共和国成立。11月12日，松桃和平解放。根据《中国人民政治协商会议共同纲领》和新解放区政策，县成立工作委员会维持地方事务。11月13日，工作委员会在《告全县父老昆弟姊妹书》中称：“交通的维护，省、县各干道及桥梁的修整”俱在计划之中。

1950年1月5日，铜仁赴松桃军政工作团88人来县着手建立新政权的筹备工作。3月1日，军政工作团召开全县各族各界人民代表会议，宣布县人民政府成立。建设科被同时接管。是时，建设科分管农林、电讯、公路建设、运输。为配合剿匪、征粮的中心任务，建设科根据县人民政府的布置，除派出人员调查境内交通状况外，还发动群众整修松桃至铜仁公路，修补各区、乡运粮道，组织船只运粮。同年8月，霍德山调离，由科员曹仲翹主持工作。1951年3月，县人民政府根据形势发展，设立交通科和农林科取代建设科职掌。是时，交通科无正副科长，由科员施治州负责。办事员三人。下属单位有邮电工会、搬运工会、船业工会。职工146名。9月23日，县长滕久光签发通知，调派邹师禄兼任交通科科长。1952年5月，上级编制委员会下达行政编制时，县无交通科，交通、农林两科复并，恢复建设科建制。交通工作仍以组织粮食运输、修建区、乡运粮道和清理松铜公路路障为主。

1954年2月24日，贵州省交通厅根据各县建设科多以农业为重点，交通工作往往无人管理的情况，向省人民政府要求充实各县交通管理人员，并建议，“专、县应设交通科，或在建设科内设一副科长和若干工作人员专门管理交通，以加强地方交通工作的计划性，适应经济发展的需要”在案。是年，县政府根据省交通厅意见，指示建设科帮助组建航运管理站，以加强水上交通管理。1955年2月，建设科明确副科长包节之分管交通。工作任务：一是松铜公路整治，二是执行1954年水毁桥梁、便道的修复计划。1956年5月6日，县人委根据省下达的行政编制计划，将建设科分解为交通科、农业水利科、林业科。交通科专管县内交通运输和公路建设，编制五人。包节之、张嗣安转任副科长。时值第一个五年计划中期，境内物资多靠船只载运。为使货畅其流，交通科协助航管站编报了航道整治计划，参予了陆上民间运输和水上运输的社会主义改造工作。先后帮助组建搬运社、马车社、木船运输合作社等基层组织。是年底，下属单位有群众运输管理站、航运管理站、汽车站、搬运社、马车社、木船社。集体所有制职工225人；全民所有制职工25人。12月31日，自治县成立，交通科无变动。

1957年10月3日，县委决定成立“规划委员会”指导农业、交通、工业等部门进行长远规划。是年，松桃苗族自治县公路养护工区成立，归交通科领导。

1958年底，群众运输管理站、内河航运管理站、汽车站、搬运社、马车社、木船社联合组成县国营运输公司，为交通科直属单位。366名集体所有制职工过渡为全民所有制工人（1962年运输公司撤销后又恢复为集体所有制性质）。1961年，交通科下属单位有运输公司、铜仁公路养护段松桃分驻所。职工总数为439人。8月，根据中央关于“调整、巩固、充实、提高”的八字方针。县人委决定交通科与工业局合并，成立工业交通局。1962年8月，工业交通局易名工交科。松桃县第三届人民委员会决定：任命张存玺为工交科科长。张嗣安、吴再和、金胜龙为副科长，工作人员五人。工交科期间，在各级党政的领导下，公路建设在“三年困难时期”的停滞以后，又以地方自筹资金形式恢复。1966年6月16日，撤销工交科，恢复工业局和交通科两块牌子。交通科由金胜龙负责。任务是管理公路建设、邮电、运输。工作人员五人。办公地点在县入委（今县委招待所内）。是时，代管和下属单位有交通运输管理总站、内河航运管理站、车站（省属）、公路养护段（省属）交通管理站（地属）、县公路养护工区、搬运社、马车社、木船社、邮电局、盘信车站。交通系统职工244人（不含邮电局），临时工43人。年底，“文化大革命”之火开始在县内蔓延。1967年初，机关内部陆续成立一些群众“造反组织。5月17日，中共松桃苗族自治县委、县人委被“造反派”夺权，另行组成“毛泽东思想松桃苗族自治县革命委员会”作为临时政权名称（下简称县革委）。5月23日，县革委设立文化革命领导小组、生产领导小组、保卫委员会和秘书组。生产领导小组下设工交建办公室，处理工业、交通、建设方面的业务工作。10月17日，铜仁地区革命委员会颁发启用“松桃苗族自治县革命委员会”印章。12月24日，县革委决定撤销交通科，部份人员并入工交建办公室办公。1969年2月，县革委宣布工交建办公室与计划统劳办公室合并，称工交建计统劳办。

1970年1月12日，县革委、驻军领导小组召开有各方人士545人参加的补台会议。5月10日，办事机构进行调整，生产领导小组改为生产指挥部，设立工交局隶于生产指挥部业务组。工交局负责处理工业、交通方面的日常事务。工作员六名。办公地点在县革委内。次