

002204

湖南交通史志丛书

# 常德地区交通志

湖南出版社

湖南交通史志丛书

常德地区交通志

湖南出版社

〔湘〕新登字001号

湖南交通史志丛书（内部交换）

常德地区交通志

常德地区交通局编

责任编辑：戴超伦

•

湖南出版社出版发行

（长沙市河西银盆南路67号）

湖南省常德师范印刷厂印刷

1992年8月第1版第1次印刷

开本：850×1168 1/32 印张：10.5 插页：8

字数：295000 印数：1—2000

书号：ISBN 7—5438—0383—6/K·59

## 湖南交通史志丛书编纂委员会

**主任委员：**陆德品

**副主任委员：**何柱国

**委员：**胡运恒 陈顺成 张伟 周天钧 谭祖裕  
李述炽 刘继雄 王世开 戴伦喜 彭巨左  
熊伯魁 唐建雄 全裕增 刘甲柱

**总编辑：**刘甲柱

**编辑：**刘俊杰 王连材 盛光裕 易端章 李培本  
稽庆雄 杨来凤 邹镇华 罗纪录 杨铭鉴  
刘忠福 阙子城 刘安伦 张先初

## 《常德地区交通志》编纂领导小组

组 长：管 烽

副 组 长：白仁意

成 员：刘标香      王颂新      舒友生

胡定可      成伯凡      黑山桂

曾珊山

主 编：刘 惠 华

编 辑：王 远      邹启新      姜映西

甘建辉      姚跃群

## 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：“人类的历史始终是不得不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，泥行蹈屨，山行即桥”；“行涂（途）以楫，行险以掇，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，经过四十年的艰苦努力，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，水陆交通遂于中原相连。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11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，鸣催櫓，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、多层次地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

今天，常德地区有史以来的第一部交通志书——常德地区交通志，在上级的正确领导下，各方面的大力支持下，经过编纂人员的辛勤劳动，现付梓出版，这是一件值得庆贺的大事！我在常德地区交通系统工作22个春秋，对常德交通怀有深厚的感情，所以感到由衷地高兴，愿畅叙浅见，与世人共勉。

常德历史悠久，地位居要，历史上是京城通往黔、滇与两广的重要通道。遗憾的是，竟没有一部专门记述常德地区交通的志书。

历史是一面镜子。在漫长的旧中国，常德人民与反动势力顽强斗争，同自然灾害奋力拼搏，但仍处于肩挑背负、拉纤摇橹的落后状况。随着中华人民共和国的诞生，常德交通进入了一个新的阶段。在中国共产党和人民政府的领导下，全区人民团结奋斗，用自己的智慧和汗水，建设家园，重整乾坤，几经曲折，取得了一个又一个的胜利。尤其是党的十一届三中全会后，全区人民励精图治，改革创新，打破了长期以来闭关自守，单一经营的局面，常德交通充满勃勃生机，社会主义精神文明和物质文明建设，取得了新的巨大成就。

自古盛世修志。在改革、开放、求实、创新的今天，政通人和，百业俱兴。常德地区交通局顺乎民意，决心编纂常德地区交通志，将常德人民征服自然，改造社会，推动交通发展的伟大业绩，载入史册，激励人们在新的历史时期不断地去奋斗、去创造！

四个寒暑，精耕细作。常德地区交通志以记述过去，有益当代，惠及后世而奉献给人民。这对交通系统广大职工和其他读者

了解常德交通的过去，无疑是会有帮助的。前事不忘，后事之师。只有深入了解过去，才能正确规划未来。研究过去，对资治现在，憧憬未来，是大有裨益的。“衣带渐宽终不悔，为伊消得人憔悴”。衷心感谢全体编纂人员废寝忘食、案牍劳形、提要钩玄所作出的努力，也衷心感谢省、地有关部门的领导、专家及同仁，对常德地区交通志的编写、出版所给予的支持和帮助。

然而，这本志书是在一无基础，二无经验的情况下完成的。势必在内容、体例、文字等方面难免存在不足之处。在此，敬请各方有识之士批评指正。

历史在发展，常德在前进。愿人们以此书为借鉴，扬长避短，在进一步振兴常德交通的进程中，创造更大的业绩，作出更大的贡献。

管 烽

1991年9月1日

## 凡 例

一、《常德地区交通志》是一部经济专业志书。记载常德地区交通的历史和现状。

二、记事一般上限于1840年，下限为1987年。为反映事物发展的全貌，有的篇章作了必要的上溯与下延。

三、根据交通特点，按运输方式横分竖写。遵照“时经事纬”的原则，分篇、章、节、目、子目等档次编排。

四、中华人民共和国成立前的纪年，用各朝代年号或民国纪年，并在括号内标出换算的公元纪年。中华人民共和国成立前、后，本志正文简称建国前、后。本志关于二十世纪××年代的记述，“二十世纪”一概从略，只记年代。

五、中华人民共和国成立前的计量单位、货币单位，均不作换算。中华人民共和国成立后的计量单位、货币单位均按国务院有关规定书写。

六、本志书为撰著体，一般不注明资料出处，特殊情况，作文末注。

# 目 录

|                |         |
|----------------|---------|
| 概 述.....       | ( 1 )   |
| 大事记.....       | ( 1 )   |
| 第一篇 水 路.....   | ( 1 )   |
| 第一章 航道.....    | ( 1 )   |
| 第一节 沅水.....    | ( 1 )   |
| 第二节 澧水.....    | ( 8 )   |
| 第三节 洞庭湖.....   | ( 18 )  |
| 第四节 设施.....    | ( 25 )  |
| 第二章 港口.....    | ( 33 )  |
| 第一节 常德港.....   | ( 33 )  |
| 第二节 津市港.....   | ( 36 )  |
| 第三节 其他港.....   | ( 38 )  |
| 第三章 渡口.....    | ( 50 )  |
| 第一节 常德市渡口..... | ( 51 )  |
| 第二节 津市渡口.....  | ( 56 )  |
| 第三节 其他渡口.....  | ( 58 )  |
| 第四章 运输.....    | ( 63 )  |
| 第一节 工具.....    | ( 63 )  |
| 第二节 机构.....    | ( 66 )  |
| 第三节 货运.....    | ( 82 )  |
| 第四节 客运.....    | ( 94 )  |
| 第二篇 道 路.....   | ( 101 ) |
| 第一章 古道.....    | ( 101 ) |
| 第一节 驿道.....    | ( 101 ) |
| 第二节 铺递.....    | ( 104 ) |

## 2 目 录

---

|     |          |         |
|-----|----------|---------|
| 第三节 | 古桥       | ( 107 ) |
| 第二章 | 公路       | ( 111 ) |
| 第一节 | 线路       | ( 111 ) |
| 第二节 | 渡口       | ( 138 ) |
| 第三节 | 桥梁       | ( 146 ) |
| 第四节 | 隧道       | ( 162 ) |
| 第五节 | 养护       | ( 166 ) |
| 第三章 | 运输       | ( 177 ) |
| 第一节 | 工具       | ( 177 ) |
| 第二节 | 机构       | ( 180 ) |
| 第三节 | 货运       | ( 187 ) |
| 第四节 | 客运       | ( 193 ) |
| 第四章 | 装卸搬运     | ( 207 ) |
| 第一节 | 工具       | ( 207 ) |
| 第二节 | 机构       | ( 209 ) |
| 第三节 | 运价 运量    | ( 221 ) |
| 第三篇 | 航空 铁路 管道 | ( 227 ) |
| 第一章 | 航空       | ( 227 ) |
| 第一节 | 机场       | ( 227 ) |
| 第二节 | 运输生产     | ( 230 ) |
| 第三节 | 导航站      | ( 232 ) |
| 第二章 | 铁路       | ( 235 ) |
| 第一节 | 线路       | ( 235 ) |
| 第二节 | 车站       | ( 236 ) |
| 第三节 | 运输       | ( 239 ) |
| 第三章 | 管道       | ( 240 ) |
| 第四篇 | 联 运      | ( 241 ) |
| 第一章 | 旅客联运     | ( 241 ) |
| 第二章 | 货物联运     | ( 246 ) |

---

|             |         |
|-------------|---------|
| 第五篇 工 业     | ( 255 ) |
| 第一章 船舶工业    | ( 255 ) |
| 第一节 改造      | ( 256 ) |
| 第二节 维修      | ( 258 ) |
| 第三节 制造      | ( 260 ) |
| 第二章 汽车工业    | ( 265 ) |
| 第一节 修理      | ( 265 ) |
| 第二节 改装      | ( 274 ) |
| 第三节 配件生产    | ( 278 ) |
| 第六篇 管 理     | ( 280 ) |
| 第一章 机构      | ( 280 ) |
| 第一节 地区交通局   | ( 280 ) |
| 第二节 县(市)交通局 | ( 286 ) |
| 第三节 交通管理站   | ( 289 ) |
| 第二章 车辆监理    | ( 291 ) |
| 第一节 机构      | ( 291 ) |
| 第二节 车辆管理    | ( 295 ) |
| 第三节 驾驶员管理   | ( 298 ) |
| 第四节 公路事故    | ( 301 ) |
| 第三章 港航监督    | ( 307 ) |
| 第一节 机构      | ( 307 ) |
| 第二节 船舶管理    | ( 310 ) |
| 第三节 船员管理    | ( 314 ) |
| 第四节 海损事故    | ( 316 ) |
| 附 录         | ( 322 ) |
| 后 记         | ( 340 ) |

## 概 述

常德地区位于湘西北，濒临洞庭湖。1987年辖桃源、慈利、石门、澧县、临澧、常德、安乡、汉寿县和津市、常德市8县2市，面积2.19万平方公里，人口609.26万。

常德素以“湘西门户”著称。古代交通东穷吴越，西极黔滇，南通粤桂，北达鄂陕。清末出现轮船，民国始有汽车。1949年中华人民共和国建立后，常德在短短30多年里，不仅水路、道路交通有了进一步的发展，而且还开创了民航、铁路、管道相结合的综合运输网络。常德现已成为湖南省五种运输方式齐全的地区。

常德境内河湖密布，港汊纵横，沅水、澧水横贯全境，汇入洞庭，水运历史悠久。春秋时期，楚武王三十七年（公元前704年），楚国人乘帆船由枝江、江陵一带越长江，进入洞庭湖西部的澧水、沅水中下游地区。楚平王五年（公元前524年），楚国在沅水之滨的桃源县茅草街附近，修筑楚王城（又名采菱城），并以此为基地，溯沅水而上，向湘西乃至黔、滇扩展。明、清至民国时期，随着商品经济的发展，各地商人利用沅、澧水运之便，纷纷来常德经商。黔、滇、川、鄂及湘西北的大量竹木、药材、桐油、毛皮等土特产品及常德的粮、棉、油、鱼等农副产品，均经沅水、澧水运至常德市、津市转口。常、津两市逐渐成为湘西北最大的物资集散中心。据清嘉庆《常德府志》与清同治《直隶澧州志》记载，常德水域是“大艫小艇聚城旁，上溯黔阳下武昌”。津市港区“舳舻蚁集，商贾云臻，连阁千重，炊烟万户”。常、津两港已成为沟通湘、川、黔、滇、鄂水上交通的

重要枢纽。

常德水运虽条件便利，历史悠久，但直到中华人民共和国建立，水运工具仍陈旧落后，装卸全靠肩挑背负，港口处于自然状态。建国后，常德水路交通发展迅速。水运工具日益更新，港口建设突飞猛进，运输航线不断延长，航行区域日趋扩展。1987年，常德拥有各类船舶万余艘，水路运输内联省内各港，外通长江水系各口岸及沿海地区。全区年吞吐量千吨以上的港口有148个，拥有300吨级的码头泊位11个，完成货运量494.1万吨，货运周转量120546.9万吨公里，完成客运量142.8万人，客运周转量7096.4万人公里。港口装卸实现机械化和半机械化，吞吐能力显著提高。然而，建国30多年来，由于围湖造田、筑坝蓄水、拦鱼设障，加之上游森林植被破坏，航道自然淤塞日趋严重，通航里程逐渐减少。到1987年，常德地区仅有通航里程2036.26公里，比1950年减少33.62%。照此下去，常德水运优势必将削弱。

常德道路交通历史也源远流长。1980年与1981年，在临澧县九里茶场附近的楚墓群中挖掘出随葬车2辆，其车轮距在1.6—2米之间，轴长3米。由此可见当时常德道路规模已与中原无异。隋、唐时期，全国驿道网络逐渐形成，常德成为京都（今西安）通云南、贵州、广东、广西的交通要冲。元、明、清建都北京后，京城通广东、广西的驿路改经信阳、武昌、长沙等地，但通云南、贵州驿道仍经常德。民国时期，常德道路交通进一步发展。1928年7月，常（德）桃（源）公路竣工通车，常德始有第一条公路。抗战前，公路通车里程为458公里。抗日战争时期，国民政府为阻遏日本侵略军，废路为田；解放战争时期，国民党溃军企图阻挡中国人民解放军南下，炸桥毁路。这两次“交通破坏战”，致使常德公路交通元气大伤，处于瘫痪状况。建国前夕，常德地区仅有4条公路，通车里程347公里，且路面失修，损毁严重，晴通雨阻，车辆难以正常行驶。建国后，经过50年代、60年代、70年代三次修路高潮及80年代的改造、加宽，常德公路旧貌换新颜。以前偏僻闭塞的山乡，今日“高路入云端”；过去



急流阻道的江河，现已“天堑变通途”。1987年，常德地区公路通车里程达6272.8公里，密度为每百平方公里28.64公里。国道319线横贯东西，207线纵穿南北，经过境内5县1市；8条省道四周幅射，形成纵横通达的格局，连接着境内8县2市；县乡公路交织成网，连通全地区295个乡镇。基本上实现了县县有油路，乡乡通客车，一个布局合理、四通八达的公路网已经形成。公路建设正向宽路面、大吨位、高速度的方向发展。但是，公路建设还存在着经费不够、路面不好、绿化里程短等问题。特别是1975年以来，乱砍滥伐公路行道树之风愈演愈烈。从1975年至1987年的13年中，常德境内的公路行道树（不包括县道、乡道、专用公路）被盗伐34万多株，平均每年2.6万多株。此风不利，公路绿化只能是望路兴叹。

桥梁是连接公路的纽带。1951年，常德地区只有公路桥梁115座（其中永久性桥梁仅3座），总长1783.56米，而且破烂简陋。经过60年代的危桥改造及70年代后开始注重永久性桥梁的修建，常德公路桥梁无论是在数量上、质量上，还是在桥型上、使用期限上都有了巨大的变化。1959年建成通车的石门黄虎港大桥，其跨径之大，桥台之高，为当时全国石拱桥之最；1986年建成通车的常德沅水大桥，是当时国内最大跨径预应力混凝土连续梁桥。1987年，常德地区有公路桥梁911座，总长2.678万米，分别比1951年增长7.9倍与15倍。

在公路发展的同时，常德的公路运输取得了很大成就。这主要反映在运输工具的改进和增加，客货运量的增多，运输队伍的壮大，运输幅射面的扩展上。1949年，常德地区只有破旧汽车12辆。建国后，随着公路运输的发展，特别是1978年中共十一届三中全会后，出现了国营、集体、个体共办交通的局面，汽车数量剧增。1987年，常德地区拥有各类汽车14198辆，完成客运量5892.7万人，客运周转量205813.7万人公里；货运量1643.8万吨，货运周转量83797.8万吨公里，客、货运量分别比1950年增长1933.9倍和783.2倍。建国前，常德公路运输队伍弱小，如今