

002555

湖南桂阳县交通志



一九九五年八月

桂阳县交通志

桂阳县交通志编纂办公室编
一九九四年十月

编纂机构、编审人员

(领导小组两次调整按先后排列)

编纂领导小组

组	长	欧阳继义	刘典瑾		
成	员	朱金宾	罗俊	李歌松	徐道光
		黄兆林	侯知建	徐新华	谭传翰
		陈书柏	邓祖禄	刘国安	

编纂人员

主	编	徐道光			
副	主	编	李文晴	侯知建	
参	编	人员	罗俊	陈异福	邓祖禄
			郭孟君	陈作林	程正豪
					李庭光
					雷良裕
摄	影	制	图	徐道光	

审稿人员

郴州地区交通局	刘安伦		
桂阳县志办	黄长昭	颜世敏	杨星明
桂阳县经委	罗乃珍		

序 一

刘典瑾^①

交通与人类社会的变革、发展紧密相关，中、外、古、今亦如此。交通志书，必定是某时期某一地区社会生产和社会生活的真实、生动的表征。

撰史修志是中华民族的光荣传统。二十世纪八十年代以来，党中央号召全国各地抓紧时机编纂志书，以记录历史源流。《桂阳交通志》的出版便是其一。

桂阳地处湘南，位于骑田岭北麓，自古有“三湘屏藩，两广管钥”之称，东晋建武元年（317）始置平阳县（今桂阳县），就一直为湘南重镇。自秦汉以来，筑大道，列亭传，置邮驿，陆运发达，以人挑马驮为主；清代以后，舂陵水水运逐渐繁盛；民国时期，桂阳始修公路。由于历史的原因，遗留下来的古道津梁残缺不全。桂阳解放以后，百废待兴，全县人民在中国共产党和人民政府领导下，自力更生，艰苦奋斗，逢山开路，遇水架桥，经过四十多年的艰苦创业，县内交通事业发生了翻天覆地的变化。如今，省、县道干支线公路纵横交错，乡、村公路密如蛛网，四通八达，郴加铁路连接东西，舂陵水横贯中心，以县城为轴心，向四面八方辐射的现代化交通运输网络业已基本形成，各种机动车辆

^① 作者系现任交通局长

熙来攘往，呈现一派欣欣向荣的景象。

“以铜为镜，可以正衣冠；以史为镜，可以知兴替”。《桂阳交通志》从一九八七年组织班子，搜集资料，着手编纂，在省、地、县有关部门的关怀指导下，编纂人员的辛勤笔耕，一九九〇年定初稿，这次出版时，全部史料顺延到一九九三年，采取广征博采，实事求是，去伪存真的编纂方针，数易其稿，全书约十八万字，将为桂阳留下一部珍贵的交通史志书，以期达到资治教化，激励来者之目的。为我县交通运输事业再造辉煌发挥巨大的作用。

书成，聊书数语为序，并借此机会向为《桂阳交通志》的出版而关心、指导、帮助过的有关单位、有关领导同志，以及参加编纂的全体同志表示崇高的敬意和衷心的感谢。由于诸多因素的制约，本书疵漏在所难免，谨望读者指正。

序 二

欧阳继义^①

桂阳历史悠久，地位重要。交通事业为社会生产力发展所必需，自古以来，桂阳人民兴建了许多水、陆交通设施，为政治、经济、军事和科学文化的发展起着重大作用。因受历史条件限制，肩挑背负、骡马驮运、人划舟帆、木制人力小车等运输状况较长时期存在。

中华人民共和国成立后，本县交通事业迅猛发展，水上运输，民国时期至1976年较为繁盛，但欧阳海大坝建成蓄水后随即断航。现全县有公路1882.6公里，城镇乡村基本形成公路网络，加之郴加铁路经桂阳段39.4公里竣工通车，使交通运输更为方便。全县拥有各种机动车辆6421辆，运输量空前增长，历史证明交通是富国裕民的“先行官”。

盛世修志，代代相传，以供借鉴，因此，用新观点，新材料，新方法编纂社会主义交通志是我们义不容辞的责任，我们组织人员，筹集资金，花了三年的时间，收集资料，加工整理，本着“实事求是”和“详今略古”的原则，以完备的体例，翔实的资料，追溯本地交通事业发展史，秉笔直书。诸如公路、铁路、桥梁、渡口、客货运输、机构管理，均作了详细的记载。这部新型地方交通志书的问世，可喜可贺，它为今后交通运输事业的发展起到借鉴的作用。

^① 作者系原任交通局长

凡 例

一、《桂阳县交通志》以马克思列宁主义、毛泽东思想为指导，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义的观点，以史实为依据，实事求是，按照《湖南省地方志编写行文通则》进行编写。

二、记述范围，上限 1840 年，下限 1993 年，有些事物为反映全貌，上溯其发端，下延至志书脱稿止。所记事物均坚持详今略古的原则。

三、志书采用述、记、志、图、表、录体裁，以志为主，设篇立目，分篇、章、节、目四个层次。

四、全志记述用第三人称，规范的语体文（引文例外）和简化字（古地名、人名、碑文例外），地名用当时名称（古地名括注今名），机构名称和专用术语首次用全称，以后用简称。

五、对中华人民共和国成立前的历史纪元，先书朝代年号再括注公元纪年，1949 年 10 月 1 日以后概用公元纪年。

六、计量单位名称及符号，新中国成立前仍其旧，新中国成立后，用法定计量单位名称和符号。旧人民币均换算为新人民币。

七、主要数据以单位年统数据和县统计部门数为准。

目 录

概述.....	1
---------	---

第一篇 交通设施（一）

第一章 古 道.....	5
第一节 县乡道.....	5
第二节 街 道.....	8
第三节 驿道铺.....	9
第二章 公 路	11
第一节 省 道	16
第二节 县 道	19
第三节 乡 道	22
第四节 专用道	25
第五节 村 道	28
第六节 油路 水泥路	30
一 油 路	30
二 水泥路	32
第三章 水 路	34
第一节 通航河道	34
第二节 航道整治	36
第四章 铁 路	40
第一节 线 路	40
第二节 隧道 明洞	42

第二篇 交通设施（二）

第一章 桥 梁	44
第一节 古道桥	44
一 梁 桥	44
二 石拱桥	48
三 步 墩	52
第二节 公路桥	54
一 大中型桥	55
二 小型桥	60
第三节 铁路桥	62
第二章 渡口 码头	64
第一节 交通渡	64
第二节 生产渡	69
第三节 货物码头	72
第三章 路亭 车站	75
第一节 路 亭	75
一 全敞式	75
二 多角式	76
三 房庙式	77
四 牌坊式	78
第二节 汽车站	79
一 县区站	79
二 其他站	82
第三节 火车站场	84
一 车站	84
二 煤料场	86

第三篇 交通运输

第一章 大道运输	88
第一节 人力运输	88
第二节 畜力运输	90
第二章 水上运输	91
第一节 船 舶	91
一 木帆船	91
二 机动船	92
三 客 船	93
第二节 货 运	95
第三节 客 运	98
第三章 公路运输	101
第一节 车 辆	101
一 人畜力车	101
二 机动车	103
第二节 人畜力运输	107
第三节 汽车货运	108
一 交通部门货运	108
二 非交通部门货运	111
第四节 汽车客运	115
第五节 拖拉机运输	119
第六节 搬运装卸	120
第四章 铁路运输	125
第一节 郴嘉铁路运输	125
第二节 厂、矿铁路短运	127

第四篇 交通管理

第一章 管理机构.....	129
第一节 行政机构.....	129
一 机构设置.....	129
二 基本建设.....	131
第二节 事业机构.....	133
一 公路养护段.....	133
二 车辆监理所.....	137
三 运输管理站.....	138
四 公路管理站.....	139
第三节 企业机构.....	140
一 省、地属机构.....	140
二 县属机构.....	144
第二章 道路管理.....	147
第一节 公路管理.....	147
一 砂石路养护.....	147
二 油路养护.....	149
三 养护机具.....	150
四 料 场.....	152
第二节 路政管理.....	159
一 路 政.....	159
二 绿 化.....	161
第三节 铁路养护.....	163
第三章 运输市场管理.....	165
第一节 营运管理.....	165
第二节 运价管理.....	167
第三节 行业管理.....	169

目 录

第四节 规费征收.....	170
一 车辆养路费.....	170
二 交通管理费.....	174
三 车辆购置费.....	176
四 客运附加费.....	177
第四章 安全管理.....	178
第一节 水上安全.....	178
第二节 公路安全.....	180
一 安全教育、检查.....	180
二 车辆管理.....	181
三 驾驶员管理.....	184
四 事故处理.....	185
第五章 交通企业管理.....	190
第一节 管理制度.....	190
第二节 运输企业.....	192
第三节 车辆修理.....	198
第四节 其他企业.....	200
附一 诗文联选.....	203
附二 跨公路渡槽.....	207
附三 交通科技人员.....	209
大事记.....	212
注 释.....	225
参考书目.....	226
后 记.....	227

概 述

桂阳位于湖南南部，骑田岭北麓。县城距京广铁路郴州市 35 公里。东临郴县，南接临武，西南接嘉禾、西与新田毗连，北与祁阳、常宁、耒阳、永兴交界。境内南北多山地，中部多岗丘。舂陵水由西入境向东折北流，将全县切成西北、东南两大块。1983 年，全县总面积 2972.8 平方公里，耕地 58.92 万亩，总人口 70.30 万人，辖 10 镇 29 乡，人口、地域均为郴州地区各县市之首。

桂阳历史悠久。东晋建武元年（317）始置平阳县。唐为桂阳监。宋为桂阳军。元为桂阳路。明洪武九年（1376）废平阳县置桂阳州。民国 2 年（1913）改为桂阳县，沿用至今。现隶属郴州地区。

交通，是人类社会发展的交往纽带，是国民经济的“先行”，在人们生产、生活中起着重要作用。数千年来，随着生产力的发展，历代勤劳、智慧的桂阳人民，依据本地实情，修筑古道、路亭、桥梁，开辟航道，设立渡口，水陆运输较为发达。

汉代，桂阳郡太守卫飒凿山通道，列亭传、置邮驿，促使桂阳民众修筑古道，设立津渡，架设桥梁。水路有舂陵水水道传驿，北出湘江通洞庭湖。而陆上有桂阳城至瓦窑圩古道，桂阳城至临武镇南铺古道可南下广东连县星子埠乘船至广州。

唐代，官吏北出，军事往来，矿产品运出以走舂陵水水运为主。

宋、元、明、清时期，主要古道发展到 12 条，总长 974 公里。南宋嘉定五年（1213）仁义政明村邱登龙建成惠政桥。明万历十

四年（1586），永济桥（又名七拱桥）建成。清同治七年（1868），已是“桥以百计，名者三十有八”；光绪年间，又有大章桥、流渡桥、翠仙桥、望仙桥、花桥等先后建成。渡口，舂陵水有：宋宁宗时（1195）设的舍人渡及人货码头，明代增设柏家渡、斗下渡。清代又增设龙家、孙家、何家、史家、上汾、乌市、瓦窑、碱栈等渡。盛期，舂陵水日通过木帆船多达 300 余艘。斗下、上汾、何家、柏家、史家成为货物码头。千年来桂阳长途运输以水运为主，短途运输主要靠肩挑马驮。

民国时期，桂阳主要干、支路发展到 27 条，1528 公里。并开始修公路，还兴建了火田、成仙、双桥等大跨径的料石拱桥。

运输，以人挑马驮为主，依仗弯曲、狭窄古道运送生产、生活物资及矿产品。民国 9 年（1920）省提案兴修衡阳经桂阳至临武公路，但未动工。民国 18 年（1929）至民国 27 年（1938），采取以“赈”款招集灾民修筑桂阳至郴州、桂阳至舍人渡 2 条公路，实际通车的只有桂阳至极乐 28.4 公里。民国 31 年（1942）11 月记载：桂阳年货运量：土靛 5 万担、食盐 3 万担、矿石 2 万担、麦子 2 万担、菸草 1 万担。布匹、药材、南杂、百货、瓷器、苧麻、红枣等都以人力畜力运输。水运，县沿河物资由舍人渡、乌市、上汾、何家、柏家码头集散转运，最高年运量 80 余万担。民国 37 年（1948）曾对舂陵水勘察，计划疏航，但因战争频繁，资金困难，未能动工。舂陵水道滩险礁多，航速缓慢，航行危险，水运能力不能充分发挥。

中华人民共和国成立后，在中共桂阳县委和桂阳县人民政府的领导下，县内运输逐步向机械化、现代化发展。

一、1949~1965 年，县政府先后设立建设科、工业交通科、交通办公室及地属的县公路段、交通安全监理站、管理交通事务。1950 年，县政府发动群众修复桂阳至郴州公路。并成立船民协会和搬运工会。1951 年 12 月，桂阳至郴县鲁圻公路修建通车。

概 述

1952~1954年，桂阳至新田公路竣工通车。1956年，交通科组织人员对舂陵水主要险滩进行疏浚、炸礁，使枯水航深增加0.5米，航宽增加5米，提高通航能力40%。1958年，县政府发动群众，整修大道，修筑公路，改建桥梁，造木船、制人力车；同时成立县运输人民公社。1959年，桂阳至嘉禾公路、岔路口至莲塘公路竣工通车，并在七拱桥成立造船厂。1960年，同祥圩至观下水公路通车。但由于当时资金、技术条件限制，致使部分公路弯多、坡陡。国民经济困难时期，交通事业发展缓慢，1961年新修公路仅2.95公里。1964~1965年，国民经济形势逐渐好转，全县交通建设有了发展，这两年新建公路92.4公里。到1965年底，全县共有公路510公里，桥梁250座（公路桥47座），有人畜力车500余部，汽车288辆，木帆船150余艘。年公路货运量36.5万吨，客运量26.2万人次，水运量1.3万吨。为桂阳县交通运输发展奠定了基础。

二、1966~1976年，“文化大革命”中修公路387公里，建油路35.5公里，改造公路桥23座，汽车增加167辆，拖拉机增加210台。初期公路虽有增加，但路况不好，通过能力低，致使1966~1972年汽车客运量徘徊在25万人次。水上运输，因建欧阳海大坝碍航，县航运公司运输业务减少，长途水运被中断。中后期，县内沿河两岸大宗物资转向公路运输，加之，对公路进行整修，客运量增加，年汽车货运量由1966年的45.21万吨，逐步上升到1976年的86.4万吨。

三、1977~1988年，交通机构日臻完善：县交通局、公路养护段、车辆监理所相继恢复，湘运驻桂阳汽车管理站及省地属厂矿车队、县专业车队先后组建。1978年，郴州至嘉禾铁路经桂阳段开修。1979年，舂陵水中段特大双曲拱桥建成。1980~1984年，全县对塘市至白水、浩塘至长隆、花园堡至银河等19条通乡政府或经济区的重点公路进行改造，共计151公里，实现乡乡通

概 述

客车。全县境内 4 条省道，165 公里，先后扩宽改造。新建公路向山区纵深发展。并在改革中组织合作运输，保证历年烤烟煤、粮食、化肥等重点物资 80 余万吨的运送，支援农业生产。全县交通战线队伍不断扩大，1988 年末，从事交通工作的达 15000 余人；已有各类公路 1743.4 公里，地方铁路 39.4 公里，全长 10 米以上的大道桥 118 座；公路桥 111 座，铁路大中桥 5 座，有渡口 33 处，各种机动车 4358 辆。汽车客运量达 216.7 万人次，货运量 214.9 万吨。各项交通规费征收逐年增加，1988 年达 467.4 万元。随着国民经济发展，运输业除县属交通系统企业外，有郴州地区汽车运输公司桂阳分公司，省、地属黄沙坪、宝山、冶锰、雷坪矿等厂矿专业车队，县直机关、厂矿、企事业单位及各乡镇集体车队、个体车从事运输，年运输营运收入达 2400 万元，从事机动车辆修理业的国家、集体、个体厂家达 150 余家。

四、1989~1993 年，是桂阳县交通系统深化改革，扩大开放的 5 年，各项交通事业蓬勃发展。交通基础设施建设，年投资总额 1000 多万元。新改建油路 27.8 公里，新修县级公路 3.5 公里，抢修白水乡到杨柳乡水毁公路 7 公里，城镇改建水泥路 4.8 公里，村级公路年均新修 28 公里。常年养护 752.1 公里，公路好路率逐年上升，保障了晴雨畅通。到 1993 年底，从事交通事业的达 2 万余人，公路总里程达 1883.6 公里。各种机动车辆增加到 6200 多辆，客货运力满足了全县运量的需要。公路运输产值达 3900 万元，年递增 10%。

“忆往昔峥嵘岁月稠”，望未来任重而道远。桂阳交通事业是随着社会的发展和进步而发展。而今，有较先进的交通工具和运输方式，沟通城乡物资交流和城乡市场繁荣，支援工农业生产和国家建设，促进桂阳国民经济的发展。但是，从现有的情况看，交通设施有待于充实，交通条件有待于改善，交通管理有待于加强。

第一篇 交通设施(一)

第一章 古 道

据出土文物考证,旧石器时代晚期,就有人类在桂阳活动,有人活动就有道路。东汉时期,桂阳郡太守卫飒开辟峤道〈注①〉后,陆继向毗邻各州县修筑主要古道(官马道),道路结构,平原丘陵以石板为主,山区半山区多见于砂土或砾石路。清末时期,桂阳已有主要古道 12 条(其中府级驿道 1 条,州县驿道 3 条),总长 487 公里。民国时期,在明、清古道基础上,路的走向及通过地点有所变化,古道的条数、里程也有较大增加。

第一节 县乡道

桂阳至关口 汉代有桂阳至瓦窑圩步道,瓦窑圩走水路出常宁、耒阳。宋代,舍人渡至关口步道开通,途经瓦窑圩、长江圩、石坳背、和平圩、新铺岭、桥市、大富口,全长 120 公里,路面多为石板铺成。民国 21 年(1932),桂阳至舍人渡改修公路,为县干路,舍人渡至桥市为支路

桂阳至永和 途经官溪、正和达永和,境内长 44 公里,全为石板铺成,路面宽 3 至 6 尺。以此出郴县南溪达临武正南铺,为汉代南下驿道。民国时期为支路。

桂阳至香风铺 宋、明、清时期为驿道,民国时期为主要干