

002531

嘉禾县交通志

嘉禾县交通志编纂办公室

嘉禾县交通志

嘉禾县交通志编纂办公室

一九九七年七月印

嘉禾县交通志

湖南省嘉禾县交通志编纂办公室编

湖南省湘中地质印刷厂印刷装订

1997年8月第一版 1997年8月第一次印刷

开本:850×1168 1/32 印张:9.5 插页:16

印数:800册 字数:238千字

准印证:湘嘉文准字(1997)第05号

工本费:25元

内部资料

注意保存

编纂机构及编审人员

编纂领导小组

组 长:(经四次调整按任职先后排列)

胡久水 刘茂开 李开葵 雷丰武

副组长:(首 届) 伍常明 李宗生 汤建平

(调整后) 伍常明 胡久水

成 员:(首 届) 首联坦 周湘裕 周湘喜 廖日祥

李栋成 欧子尚

(调整后) 张联华 周湘喜 周湘裕 李如日

曹代君 欧子尚 汤建平 李自强

编纂办公室

主 任:曹代君

副主任:周期光

主 编:曹代君

副 编:周期光 周湘喜 伍常明

评审单位及人员

郴州地区地方志编纂委员会专业志、部门志评委会

郴州地区交通局：刘安伦

嘉禾县史志办：李昭普

嘉禾县经委：刘茂开

嘉禾县交通局：雷丰武

序

嘉禾位于湘南郴州地区西南部，县城距郴州市 88 公里，东邻桂阳，南界临武、蓝山县，西靠宁远县，北接新田。历史传记，炎帝之世，天降“嘉禾”帝拾之以教耕，以其地为禾仓。明崇祯十二年(1639)，划桂阳州西南五都六里，临武上乡六都八里立县、置县城于禾仓堡。数百年来，嘉禾人民在这片交通闭塞的偏僻边远山区，身沐恩泽、辛勤耕作，繁衍生息、建设家园。

俗话说：‘穷与富，在于路’。嘉禾从古至民国时期数千年间，交通闭塞、贫困落后，不通公路，境内交通运输一直处于落后状态，进出物资主要靠肩挑背负，因此一直贫困落后。革命先烈孙中山说过：“哪里交通畅，哪里就兴旺”。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，嘉禾人民自力更生、艰苦奋斗、逢山开路、遇水架桥，经过 47 年的努力发展，已建成以县城为中心，四通八达的现代交通运输网络体系，有力的促进了嘉禾经济的发展。

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“人类之历史始终是不得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。从一定意义上说,某一时期的交通史或某一地域的交通志,必定是那一时期或那一地域政治、经济、文化和社会生产生活的缩影。对于嘉禾交通运输业的历史巨变,过去没有科学系统地整理记载。现在我国已进入建设有中国特色的社会主义盛世,根据县人民政府和地区交通局的部署,嘉禾交通志,全体修志人员,辛勤笔耕,历经数载,几易其稿,终于编纂成《嘉禾县交通志》为嘉禾人民办了件好事,在此我谨代表嘉禾县交通局全体干部职工向诸位参编人员及对志书作出贡献的各位同志表示感谢。

《嘉禾县交通志》坚持实事求是的思想路线,以大量的翔实史料、记述了古、近代和当代嘉禾交通运输业的历史和现状,集思想性、科学性、资料性于一体,对嘉禾交通运输的盛衰起伏,成败得失作出了客观公正的评价,阐明了“只有社会主义才能救中国”这一客观真理。此志体例完善、文风朴实、文笔顺畅、图文并茂,是一部比较成功的专业志。当然,由于种种原因,这部志书也存在有这样或那样的问题。毋庸置疑,作为嘉禾县交通运输业的第一部专著,颂扬先人创建之业绩,激发后人进一步改善交通状况之热情,缩小交通事业与经济建设的需要和党与人民的要求之差距,继往开来,真抓实干,努力奋斗,抢拼争超,对嘉禾交通运输的蓬勃发展必将产生深远的影响。

雷丰武

1996年12月

凡 例

一、《嘉禾县交通志》是以马克思、列宁主义、毛泽东思想为指针，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义，尊重历史，实事求是，本着“存史实，正观点，详今略古，立足现代，侧重近代，综合古今”的原则，凡属辖区内的交通运输事业，不论其隶属关系，经济成分，均纳入本志记述范围。

二、志书记述期限，上限 1840 年，下限 1995 年，为反映事物的全貌，有些记述上溯其发端，下延至志书脱稿。

三、志书设志首、正文两部分，正文分章、节、目、子目，四个档次排列，交通图和彩色照片在正文前面，黑白照片、图表插入正文之中。

四、全书以概述为纲、大事记为经，各章、节、目、子目为纬，综述全县交通事业的概貌与特点，总揽全志。

五、记叙地域及交通图以现代嘉禾疆界为基准，地名以 1983 年 9 月《嘉禾农业区划报告集》及 1981 年军事航测地图和 1982 年 12 月地名普查确定的资料为基础、交通图的公路线及里程以本志编纂小组到现场核实的为依据进行绘制的。

六、大事记采用编年体、结合记事本末体的体裁以事系事，体现全县交通运输事业发展的大致脉络。

凡 例

七、文体为记述性规范语体文，以记、述、志、图、表、照、录七体为方法编纂，以志体为主。

八、记述的资料来自各级档案馆(室)、图书馆、博物馆和部分口碑资料、编纂人员亲自到上场调查采访核实的资料进行编纂，不另加注释，对个别需要说明的地方，紧接着用括号说明。

九、关于计量单位，在编写中为了保持历史的真实面目，个别地方有照抄原文用市斤、华里的情况，但用括号标明了公制单位。

十、本志行文按湖南省地方志编纂委员会 1988 年 10 月 13 日《湖南省志》编写行文通则(修订本)执行。

目 录

概 述	(1)
-----------	-----

大事记	(8)
-----------	-----

第一章 航道	(28)
--------------	------

第一节 河流	(28)
--------------	------

第二节 码头渡口	(42)
----------------	------

一 码头	(42)
------------	------

二 渡口	(43)
------------	------

第三节 运输	(49)
--------------	------

一 船舶	(50)
------------	------

二 簰筏	(53)
------------	------

第四节 管理	(54)
--------------	------

一 航运管理	(54)
--------------	------

二 渡口管理	(58)
--------------	------

第二章 步道	(60)
--------------	------

第一节 路线	(60)
--------------	------

一 驿道	(61)
------------	------

二 大路	(62)
------------	------

三 小路	(65)
------------	------

目 录

第二节 设施	(67)
一 步墩	(67)
二 步道桥	(67)
三 站、塘、铺、台	(97)
四 路亭	(99)
第三节 运输	(110)
第三章 公路	(112)
第一节 路线	(113)
一 省道	(113)
二 县道	(119)
三 乡村道	(129)
四 专用道	(130)
第二节 设施	(138)
一 桥涵	(138)
二 车站	(159)
三 路碑 标志	(163)
第三节 养护	(165)
一 机具	(168)
二 料场	(171)
三 设备修理	(172)
四 民工建勤	(172)
五 路旁植树	(174)
第四节 运输	(175)
一 人畜力运输	(175)
二 汽车运输	(177)
三 拖拉机运输	(194)

目 录

四 小型机动车运输·····	(196)
五 搬运、装卸·····	(197)
第五节 管理·····	(199)
一 路政管理·····	(200)
二 运政管理·····	(201)
三 运价管理·····	(204)
四 费用征收·····	(205)
五 组织联合运输·····	(209)
第六节 运输安全·····	(212)
一 车辆检审·····	(214)
二 驾驶员管理·····	(215)
三 技术培训·····	(216)
四 事故处理·····	(219)
五 事故案例·····	(221)
第四章 铁路·····	(223)
第一节 铁路建设·····	(223)
第二节 设施·····	(226)
一 行廊大桥·····	(226)
二 行廊隧道·····	(227)
三 车站·····	(227)
第三节 运输·····	(228)
第五章 交通企业·····	(231)
第一节 湘运嘉禾分公司·····	(231)
一 机构队伍·····	(232)
二 历年完成客货运输情况表·····	(234)

目 录

第二节 嘉禾县汽车修配厂.....	(236)
一 机构队伍.....	(237)
二 生产设备.....	(238)
三 科研成果.....	(241)
第三节 嘉禾县汽车队.....	(243)
第四节 嘉禾县搬运公司.....	(248)
一 机构沿革.....	(248)
二 装卸队伍.....	(251)
第五节 修理行业.....	(256)
一 城关汽车修配厂.....	(257)
二 侨联汽车修配厂.....	(258)
三 汽车修理行业厂、店.....	(259)
第六节 水泥厂.....	(261)
第六章 交通机构	(263)
第一节 交通运输指挥部.....	(264)
第二节 交通安全委员会.....	(265)
第三节 嘉禾县交通局.....	(266)
一 沿革.....	(266)
二 股室机构.....	(274)
三 事业机构.....	(278)
第四节 嘉禾县公路段.....	(281)
第五节 嘉禾县交通规费征稽所.....	(288)
后 记	(289)

概 述

嘉禾位于湖南南部,东邻桂阳,南连临武、蓝山,西靠新田,面积 699.16 平方公里,东西最宽 35.7 公里,南北长 39.3 公里,地理坐标东经 $112^{\circ}14'3''\sim 112^{\circ}35'26''$,北纬 $25^{\circ}26'12''\sim 25^{\circ}47'29''$ 。

境内巍巍南岭山脉横亘西南,耸立于嘉禾、蓝山两县之间,在本县内的尖峰岭海拔 913.7 米,为群山之巅。东南有临武香花岭北麓之余脉,与境内黄牛岭首端相接壤,组成南北向条状山系,大小山包簇拥群立,山谷沟壑,纵横交错,长达 31.5 公里,其中,海拔 400 米以上的山峰 43 座。全县地势高,中部偏东山脉隆起,由南向北为两个盆地,整个地形由西南微向东北递降,具有两山、两水、两盆地的特点。

嘉禾境内有煤、铁、锰、锌等多种矿藏,其中以煤为最丰富,经探明储量约 1.4 亿多吨,主要分布于钟水河东一带山区。农业除水稻为主外,盛产辣椒、苕麻、茶油、花生、烤烟等经济作物。

中华人民共和国建立以后,嘉禾在“一穷二白”的情况下,建立起了机械制造、水泥、氮肥、发电、煤炭开采等轻、重工业。产品有发电机组、碳酸氢铵、水泥、机械铸件、钢丝钳、煤炭等,县水电设备厂生产的小型发电机组、县五金厂生产的钢丝钳等,出口美、英及东南亚诸国。1995 年底全县工业总产值现价达 80517 万元,比建国初期的 169374 元增加了 4752.79 倍,农业总产值为 21664 万元,比 1950 年增加了 23.7 倍。

嘉禾县古属桂阳州及临武两县治地,明崇祯十二年建县,划桂阳西南五都六里、临武上乡六都八里建立,县城设禾仓堡(今珠泉

概 述

镇地)。相传炎帝之世,天降嘉禾,帝拾之以教耕,以其地为禾仓,后置县,故名嘉禾。1912年县城曾迁至田心乡五百地村,1915年又迁回原地,1952年12月与蓝山县合并名蓝嘉县,县政府设于蓝山县城。1961年5月蓝嘉分县,嘉禾县城仍设珠泉地。1996年止全县划为17个乡(镇),243个行政村,886个自然村,2072个村民小组,39个居委会,357个居民小组,共96523户,324478人。有以汉族为主的满、瑶、壮、苗、侗、土、回、仡佬等9个民族。

中华人民共和国建立前,在封建王朝的统治下,交通事业发展缓慢,境内钟水河从中部贯穿南北,可通小木帆船,故中部以水路交通为主,东西两面以陆路为主,由于群山梗阻,交通极为不便。

自清朝以来,钟水河航道为粤盐入湘转水运至湘江上游沿河各地的重要运输航道之一。上逆达蓝山土市,约12公里,下至茭河口入湘江,至衡阳、长沙,直通洞庭湖,注入长江。由茭河口逆湘江可达永州,由衡阳逆耒水至耒阳、永兴等地。据清同治年间县志记云;县内航业兴旺时期,沿河村庄有木帆船百数以上,载重5~7吨,运载粤盐至桂阳、常宁、衡阳,常年络驿不辍,亦有至耒阳、永兴等地,少数船舶装载辣椒、苧麻、桐茶油、磨芋头等土特产漂泊南京、襄阳一带,俗称嘉禾船为“红绣鞋”。昔时由于陆路交通不便,官宦、儒生、商人亦多乘货船至各地。钟水河大部分经流于高山峡谷之间,险滩连续不断,水流湍急,河床乱礁卵石遍布。水量随季节变化而涨跌,枯水期行船困难。在封建社会统治时期,嘉禾无官办船舶,政府很少治理河道,船舶航行艰险,不少船工丧生于急流险滩。加上封建统治的苛捐杂税及义务服役繁多,船民处境艰难。故而船舶逐年减少,直至民国38年(1949)只剩下木船24只。

中华人民共和国建立后,在1956年以前以发展水路交通为主,县人民政府发动民众,三次将境内53公里河道进行了全面整治。使河床加深,提高了通航能力,设立了仙江造船厂,并发动各

区、乡农具厂造船,组建船民协会和木帆船运输合作社。1955~1956年间,运输船舶发展到百余只、800多个吨位。

自1964年起,为了解决农田水利灌溉和水力发电,陆续在境内沿河建拦河坝和水力发电站8处;且大部分无通航设施,使钟水河断航。

陆路交通:县治建立后,境内以禾仓堡为中心仅有东西两条驿道(官道);东经枫岗岭至桂阳州,西南经马袅铺入蓝山可至两广是宽敞的石板路面,亦称挑盐大道。除此有至毗邻县及县内各行政区、乡集贸市场的道路称大路,大部分是石板路面,乡村之间往来的道路称小路、大部分是羊肠小道的泥巴路面。境内至民国末期共有各种步道690余公里。

古道的设施颇为齐备,驿道设有铺、站路亭和各种奇特壮观的桥梁。建县初期有古桥44座,到民国末期留存古桥285座,路亭230余只。

中华人民共和国成立后,历经40多年的建设,嘉禾公路运输业发展极为迅速,公路建设出现了史无前例的变化,从无到有,从泥砂路到油路面,再到水泥路面,从低等级到高等级境内形成了四通八达的公路网,以轻轨铁路运输为骨干、公路运输为主体的格局,40多年的交通建设大体可分为4个阶段。

1955~1960年,是建立农业合作社进入人民公社、发动全面大跃进时期,嘉禾从1955年开始修建公路,此时期共修公路12条、98.4公里,最先修通了嘉禾至临武52公里,境内13公里,1956年2月25日通车,是嘉禾人民有史以来第一次看见了汽车。接着又修通了嘉禾至桂阳51公里,境内19.8公里,从此,陆路交通打通了东、南两条主干通道,并且都与京广铁路衔接,县内先后有嘉禾至广发、龙潭至普满等干线公路修成,群众修路的积极性高涨,1958年又出现了村村修大道,全县共修大道156条,324公里,

概 述

为当时大跃进短途运输发挥了一定的作用,并为修建公路奠定了基础。

1961~1970年,嘉禾积极响应中央提出的“地、群、普”的交通建设方针,依靠全县人民,坚持民工建勤在养好已修公路、保证畅通的基础上,重点修筑联接毗邻县及工业、水利、水电、建设工程基地的公路,此十年间共修成公路57条,178.3公里,比1960年前增加了81.2%,使全县与周围各县全部通了公路,境内基本形成了公路骨架。

1971~1980年的10年间,积极贯彻了1975年9月国家交通部颁发的《公路养护管理暂行规定》,提出的现有公路应贯彻执行“全面养护,加强管理,统一规划,积极改善”的方针。这个时期公路建设进行了对主干线的改造,提高公路等级和畅通能力。继续发动民工建勤,修筑通至各大队(今行政村)的公路。境内又新修公路115条,298公里,比第二阶段增加67%,1981~1991年的10年间,使全县基本形成公路网络。在中共中央十一届三中全会的精神指导下,进一步贯彻交通部提出的“全面规划,加强养护,积极改善,重点发展,科学管理,保证畅通”和普及与提高相结合,以提高为主的方针,嘉禾公路建设以改造县道为主,普修村级公路,改造了坦坪至断桥、坦塘至金鸡岭、周家至肖家、龙潭至普满等4条县道,路基由原来的4.5米,普遍扩宽8.5~10.5米,部分达12米。在此期间又新修了县城经茂林、两路口、浦溪至行廊镇公路长15公里,并为省开发嘉禾浦溪煤矿解决了交通困难。这个时期,全县大部分行政村都修通了公路,全县截止1995年,已有公路257条,758.6公里,其中省道2条,40.06公里,县道14条145.3公里,乡道53条223公里,村道179条,284.43公里,专用公路9条,65.8公里,境内有油路面69.6公里,水泥路面38条(段)计35.96公里,按全县总面积每百平方公里有公路108.6公里。全县17个乡