

湖南交通史志丛书

004087

酃县交通志



湖南出版社

湖南交通史志丛书

酃县交通志



湖南出版社

鄞县交通志编纂领导小组

- 组 长：** 张著著
- 副组长：** 何盛华 苏运山
- 组 员：** (按姓氏笔划为序)
- | | | | |
|-----|-----|-----|------|
| 王青阳 | 古学清 | 李守经 | 邹绍龙 |
| 张志民 | 陈仲华 | 陈绍珍 | 欧阳铁霞 |
| 孟云吉 | 段盛裕 | 徐平中 | 唐长庚 |
| 凌冬初 | 谭汉伟 | | |
- 顾 问：** 谭乐阳 邱玉山

鄞县交通志编纂工作人员

- 主 编：** 邹绍龙
- 副主编：** 孟云吉 谭汉伟
- 编 辑：** 徐平中 李岳云
- 制 图：** 罗又柏 邹绍龙
- 摄 影：** 唐学琴 谭汉伟
- 校 对：** 唐剑平 邹绍龙 谭汉伟

鄞县交通志编纂领导小组

- 组 长：** 张著著
- 副组长：** 何盛华 苏运山
- 组 员：** (按姓氏笔划为序)
- | | | | |
|-----|-----|-----|------|
| 王青阳 | 古学清 | 李守经 | 邹绍龙 |
| 张志民 | 陈仲华 | 陈绍珍 | 欧阳铁霞 |
| 孟云吉 | 段盛裕 | 徐平中 | 唐长庚 |
| 凌冬初 | 谭汉伟 | | |
- 顾 问：** 谭乐阳 邱玉山

鄞县交通志编纂工作人员

- 主 编：** 邹绍龙
- 副主编：** 孟云吉 谭汉伟
- 编 辑：** 徐平中 李岳云
- 制 图：** 罗又柏 邹绍龙
- 摄 影：** 唐学琴 谭汉伟
- 校 对：** 唐剑平 邹绍龙 谭汉伟

审定单位

湖南交通史志丛书编纂委员会

株洲市交通志编纂委员会

酃县县志编纂委员会

主审

刘甲柱 唐剑平

审 定 单 位

湖南交通史志丛书编纂委员会

株洲市交通志编纂委员会

酃县县志编纂委员会

主 审

刘甲柱 唐剑平

序 一

交通是经济、文化发展的先行，是社会进步的标志，是人民生活之必需。世代饱尝跋山涉水，肩挑背负之苦的酃县人民，对实现交通现代化，梦寐以求。

酃县是中华民族始祖炎帝陵墓所在地，历来为国内外炎黄子孙所关注。境内山峦起伏，溪流纵横，有着丰富的森林资源和矿藏，由于交通闭塞，经济落后，长期“捧着金饭碗讨饭吃”。

开发山区，优势在山，潜力在山，希望在山，但困难在路。民国23年（1934）始建的酃茶公路，民国33年为阻遏日本侵略军入侵而毁，现代交通昙花一现。中华人民共和国成立后，发展现代交通事业，成为经济建设和人民生活所必需的大事。

1949年10月，酃县人民政府成立，在建设上第一件事，就是修复酃茶公路。尔后，在中共中央“全党全民办交通”的号召下，从1958年开始，全面兴起公路建设，发扬老苏区艰苦奋斗精神，以民工建勤为主要形式，经过41年来的努力，酃县古老的交通面貌大为改观，城乡公路交通已成网络，与邻近各县市均有公路相通，可谓四通八达，为酃县各项事业的发展注入了活力。今天，全县人民正走上脱贫致富的康庄大道。公路交通的高速发展，充分显示了社会主义制度的无比优越，也证明着酃县人民在中国共产党和人民政府领导下的向心力与凝聚力。

酃县现代交通事业的发展，尚未改变单一的局面，公路技术等级和通过能力还不够高。今后，我们当本着全心全意为人民服务的宗旨，一如既往，不遗余力地领导全县人民继承和发扬前人

修路建桥、济人利物的优良传统，继承和发扬井冈山斗争时期的革命传统，励精图治，锐意开拓，锲而不舍，把鄱县的交通运输事业办得更好。

盛世修志。鄱县交通局领导极为重视修志工作，组织编纂人员，三涉寒暑，数易其稿，付出了辛勤劳动。《鄱县交通志》的出版，填补了鄱县交通运输史籍的空白，是我县精神文明建设中的一大成果。我表示衷心的祝贺！

《鄱县交通志》具有鲜明的地方特色和时代特色，真实地记述了我县交通运输发展的轨迹，突出地记述了广大劳动人民在交通建设上艰苦创业的丰硕成果，对于人们了解和探讨发展我县交通事业，促进我县经济建设都是极其有益的，将起着“资治、教化、存史”的作用。

《鄱县交通志》付梓在即，欣喜有嘉，谨书以序。

卢耿民

1991年8月

序 二

人类社会的生产、生活活动，都与交通息息相关。所以，“‘人类历史’，始终是不得和产业史与交通史关联着而被研究、被整理”（马克思、恩格斯：《德意志社会意识形态》）。交通条件的改善、进步，反射着社会发展的轨迹。

湖南古称“山国”，酃县是这“山国”中的“山邑”。“酃四塞以成邑”，“环邑群山蜿蜒，有武夷九曲之势”；三水（沔水、河漠水、斜瀨水）交汇，“具黄河奔腾之状”。古志所纪，信而有征。然酃县地处湘东边陲，“于省城未远，旧曾亦湘赣要冲，吴粤孔道”，也是历史的客观事实。

独特地理环境，独特历史风貌，酃县的交通就是这样！上古之世，炎帝神农氏，采药于酃，涉深涧，探幽谷，登绝顶，辟有“神农药路”，事属传说，年代湮远，无所稽考。春秋战国时，楚人“筰路蓝缕，以启山林”，把所灭汉水以东郢国的遗民南迁至酃，道路交通由此遂开，今人已有所考，但尚无地下发掘实物资证，遗踪难觅。秦驿汉关，于酃均无载。可以说在封建社会的千多年间，酃县基本上是荆榛狃莽之地，闭塞得很。由于交通不便，所以酃县到宋嘉定四年（1211）才置县，是封建社会里湖南建置较晚的县。自宋起，炎陵御祭道开始形成，且与通衡州府的大道相连，水上船筏运输亦渐次兴起，县内经济、人文较前有所进步。明、清之际的“鼎革”，湖南罹兵祸，酃县未能倖免，又复“道路荆棘，生民孑遗”。清康熙末期起，由于江西大量移民入湘，酃县水陆道路交通复苏；嘉庆年间（1796~1820），湖南驿道已

成网络，鄱虽有通衡州的驿道，但崎岖险奥，沿“路无人烟，邮传者畏虎，约数人持棍而行，以得交递为幸”；“东通吉赣，上接宜韶”的路，“皆一线鸟道”。自清代中期至民国十几年间，鄱县道路交通的基本特点是专与险，驿道、御祭道、盐道、民间小道皆具专用性，险则为共性。1927年冬，井冈山革命根据地建立，1930年鄱县半属苏区。在革命的年代里，在剧烈的斗争中，为粉碎反革命的“围剿”，鄱县人民与红军战士开辟了湘赣苏区交通道，县境特种道路新增异彩。1934年，国民党政府采取修公路、筑碉堡的战术，加紧对井冈山革命根据地的进攻，鄱县于是年着手建公路，在湖南的边境县中是早期通公路的县，与建置成反差。抗日战争中，县境公路毁，几与外界相绝。中华人民共和国成立后，鄱县交通才开始历史的新篇章，四十一年风雨兼程，高歌猛进，到如今已建成干支相联的公路网络，形成多层次、多渠道的运输结构，与境内的经济、人文相辅相成，协调发展。

前进的道路总是不平坦的，前进的步伐总是不停顿的。县境的特殊地理条件，至今仍只能以公路运输为唯一的运输方式，实现社会主义现代化的交通，尚须我们和后来者奋进。

“志者，集记其事也”。《鄱县交通志》记述了鄱县交通发展的历程，在时间空间上展示了本专业的特色，在一定程度上反映了本县社会经济生活的各个方面，“后之览者，必将有感于斯志。”谨序。

张著著

1991年7月

凡例

一、《鄞县交通志》属县级经济专志,据实纪事,详近略远,上溯至宋代,下限1990年。

二、本志采用述、记、志、图、表、录等体裁,以志为主体,图、表与文并行。

三、本志依事系时,横分门类竖写,纵横结合。

四、本志纪年表述,民国以前,仍沿用朝代年号,以汉字书写,民国时期年代以阿拉伯字书写,并以括号注明公历,中华人民共和国成立后,一律用公历。

五、志中所用地名,以鄞县人民政府1983年编印的《鄞县地名录》所列地名为准。地名录中没有的,仍从习惯。

六、志中人物称谓,皆直书其名。本志无人物专章,凡对发展交通事业有重大贡献的人物,均按因事系人的原则入志。

七、志中所列公路等级,大、中、小桥及涵洞的标准,皆据交通部1981年颁发的《公路工程技术标准》之规定记录。行文引用的专业名词与术语,其较难理解者,均在文中加以说明。

八、志中所用资料,以文献档案为主,兼采口碑。引文忠实于原文。所列事实,均有依据,并经过考证,行文时不注明出处。不能记入章节中的重要史料,分别编入附录。

九、本志数据除引用旧志和有关资料外,一律用县统计局数字。

目 录

- 概述..... (1)
- 大事记..... (5)
- 第一章 古道**..... (21)
 - 第一节 炎陵故道..... (21)
 - 第二节 驿道..... (25)
 - 第三节 民间道路..... (26)
 - 一 东乡大道..... (26)
 - 二 南乡大道..... (27)
 - 三 西乡大道..... (28)
 - 第四节 民间桥渡..... (30)
 - 一 古桥..... (30)
 - 二 乡村桥..... (33)
 - 三 民渡..... (52)
- 第二章 苏区交通**..... (55)
 - 第一节 交通线路..... (55)
 - 第二节 运输组织..... (57)
 - 第三节 运输方式..... (60)
 - 第四节 运输队员待遇..... (61)
- 第三章 公路**..... (71)
 - 第一节 线路..... (71)
 - 一 国道..... (72)
 - 二 省道..... (75)

三	县道	(77)
四	乡、村道	(80)
五	林业专线	(80)
六	厂矿专线	(81)
第二节	桥梁、渡口、隧道	(89)
一	公路桥梁	(89)
二	汽车渡口	(97)
三	隧道 垭口	(97)
第三节	民工建勤	(99)
第四节	公路养护	(105)
一	分级管理养护	(105)
二	养护设施	(114)
三	文明工班建设	(118)
第四章	人力、畜力、索道运输	(120)
第一节	人力、畜力运输	(120)
一	运输组织	(120)
二	工具	(122)
三	运输	(123)
四	经营管理	(125)
五	运价	(129)
第二节	滑道、平车道、索道运输	(134)
一	滑道运输	(134)
二	平车道运输	(134)
三	索道运输	(135)
第五章	公路运输	(138)
第一节	运输组织	(138)
一	专营企业	(138)
二	社会运输企业	(147)

第二节	车辆	(152)
一	汽车	(152)
二	拖拉机	(152)
三	摩托车	(153)
第三节	客货运输	(155)
一	客运	(155)
二	货运	(166)
第四节	运价	(173)
第五节	机动车维修	(174)
一	县汽车修配厂	(174)
二	城乡修理网点	(176)
第六章	水路运输	(177)
第一节	航道	(177)
一	通航河流	(177)
二	航道整治	(178)
第二节	船运	(182)
一	运输组织	(182)
二	船舶及其修造	(183)
三	运输业务	(186)
四	经营管理	(188)
五	运价	(189)
第三节	排运	(191)
一	排运组织	(191)
二	放运方式	(192)
第七章	交通管理	(197)
第一节	行政管理	(197)
第二节	运政管理	(204)
一	市场管理	(204)

4 目 录

二	规费征收.....	(206)
第三节	路政管理.....	(208)
第四节	安全管理.....	(211)
一	水上交通安全.....	(211)
二	公路交通监理.....	(214)
附 录	(223)
一	碑记.....	(223)
二	诗歌.....	(227)
三	文选.....	(231)
四	民谚.....	(242)
后 记	(243)

概 述

酃县于宋嘉定四年(1211)置县,至今近800年。其地理位置居湘东南边陲,洙水上游,东邻江西省宁冈、井冈山、遂川,南接桂东、资兴,西连安仁,北界茶陵。县城距省会长沙280公里。全县总面积2030平方公里。1990年共辖13个乡、4个镇,总人口17.63万人。

酃县“环邑皆山”,山地面积占全县总面积87%,有“八分半山一分田,半分水域和庄园”之称。境内峰迴路转,溪河交错,主要河流有斜瀨水、河漠水、沔水,俗称西、南、东河。全县依山势河流走向,切割为东、南、西三个相对独立的地理区域,东南面山高水急,西北面较开阔平坦。

酃县属罗霄山脉中段,“峭壁层峦,为湘东险奥之地”,历来多为军事上所倚重。清《酃县志》载:唐代黄巢、元末朱元璋、明末张献忠、清代太平军等农民起义军,均在境内留下足迹。1927~1937年,酃县属井冈山革命根据地六县之一,毛泽东、朱德等曾多次率领工农红军来酃县开展革命活动。酃县人民为新民主主义革命经受了血与火的考验,作出过无私的奉献。为红军传递信息和运输军需物资牺牲的烈士,知名者111人。

酃县优势在山,困难在路。清康熙年间,驿道趋于完备,而酃县惟向西往安仁县至衡州府一条驿道,沿途“路无人烟,邮传者畏虎,约数人持棍而行,以得交递为幸”。以后,虽“东通吉赣,上接宜韶,然皆一线鸟道”。“酃邑例食粤盐”,去广东仁化挑盐者,往返300余公里,长途跋涉,行旅殊艰。县人为走出交通

困境，凿石取道，临渊架桥，置亭设渡，或独资承建，或众力倡办，或举族集资为之，代代相续，蔚为风尚。于是，民间道路，以县城为中心，向东、南、西三片辐射，联结为整体。但大多数地方，“开门见山，出门爬山”，“人在云中走，鸡在雾中啼”。其艰难者莫过于水口至下村，中间要翻越1400米高的雷仙坳，上下20多公里，“山路崎岖，左右悬崖千仞，仅可独步，不可联肩往来，失足跌殒，间有其人”，县人项中在《修雷山路记》一文中感叹：“虽剑阁栈道之险当不过是也”。由于交通闭塞，广大劳动群众，“以耕织为本业，不事商贩”，自然优势得不到合理开发和利用。

长期以来，境内物资运进输出，主要靠人力肩挑背驮，直至20世纪50年代初，南片仅送公粮一项，平均每个劳力，每年需付出56个工日。县境虽有3条河流，“惟县西河滩一线颇通小舟”，航道仅12公里。竹木出境全赖此水运，因“乱石垒砂，蹲踞江流”，往往触礁遇险，排毁人亡；输入物资，又因逆水而上，饱尝拉纤之苦。即使这样，却仍视为“黄金水道”。据清《炎陵志》载，自明洪武四年至清光绪元年（1371~1875），明、清两代王朝曾58次派遣“御祭官”来酃县炎帝陵祭祀，一般来时走陆路，返时由此水路顺流而下。中华人民共和国成立后，县人民政府极为重视水路运输，通过整治河道，水运条件改善，1950~1954年外调公粮，船运达7695吨。为适应水运发展需要，木帆船由1949年的14艘65吨，1971年发展至44艘297吨，排筏运输里程增至335.5公里，占3条河总流程619.5公里的54%。1953~1970年，水运木材累计83万立方米，年平4.6万立方米；楠竹294.2万根，年平16.34万根。1978年，洙水中途拦河筑坝兴建电站，出境航道自此阻断。酃县解决交通运输问题，出路在于加速公路建设。

修建公路，始于民国23年（1934）。民国29年，酃茶公路与坪（形）炎（陵）支线同时建成通车，共24.1公里。民国33年为遏