

002432

(秘密)

湖南省湘潭公路总段 段志

下 册

1949—1985

一九八六年编

目 录

(下册)

第七章 渡口与浮桥.....	3 5 1
第一节 渡口管理.....	3 5 2
第二节 渡口工程.....	3 5 6
第三节 浮桥工程.....	3 5 9
第四节 渡口分述.....	3 6 0
第八章 工程管理.....	3 7 7
第一节 技术责任制.....	3 7 9
第二节 调查与档案.....	3 8 1
第三节 测设与预算.....	3 8 4
第四节 施工管理.....	3 8 5
第五节 质量检查.....	4 0 1
第九章 公路养护.....	4 0 7
第一节 工班管理.....	4 0 8
第二节 民工建勤与道群共养.....	4 2 0
第三节 路政管理.....	4 2 6
第四节 公路绿化.....	4 3 3
第五节 公路水毁.....	4 4 7
第六节 公路房屋.....	4 5 9
第七节 养路效果.....	4 9 8

第十章	公路工业	5 1 7
第一节	养路机械的发展	5 1 8
第二节	工业生产布局和机构设置	5 3 3
第三节	机务管理	5 7 2
第十一章	综合管理	5 8 2
第一节	计划管理	5 8 3
第二节	财务管理	5 9 2
第三节	物资管理	6 1 3
第四节	劳动管理	6 1 9
第十二章	工会工作	6 8 6
第一节	工会组织	6 8 6
第二节	工会工作	6 9 2
第三节	工会管理	7 1 6
第十三章	其 它	7 1 8
第一节	档案工作	7 1 8
第二节	计划生育工作	7 2 4
第三节	援外人员	7 2 8
第四节	劳动服务公司	7 3 1
后 记		7 3 4

第七章 渡口与浮桥

概 述

在总段历年管养线路范围内，曾先后设立过的公路渡口有：湘潭宋家塘线的湘潭渡口，湘潭衡阳线的下摄司渡口，大瑶菜花坪线的礼陵渡口和攸县渡口，来阳吉安线的茶陵（坪子渡）渡口，茶陵酃县线的铁甲山渡口，湘潭花石线的河口渡口，茶陵严塘线的三七渡口，长沙东峰界线的浏阳渡口，云湖桥黄荆坪线的石潭渡口等十处渡口。（1960年2月以前长沙渡口、东屯渡口也归湘潭总段管理）10处渡口中有机轮渡两处（湘潭、下摄司），人力渡五处（铁甲山、河口、三七、浏阳、石潭）机轮人力混合渡口三处（礼陵、攸县、茶陵）。浏阳渡口是1954年至1955年大桥水毁中断期间设的临时渡口，石潭渡是云黄线由县管期间设过的渡口，三七渡口是茶陵县一条县支线的渡口，其他七处渡口都在几条国、省道主干线上，位置重要，渡运量大，设渡时间长，它们在我区公路交通史中都曾发挥过极为重要的作用。这些渡口都有它一定的客观困难，有的河面较宽，如湘潭、下摄司两渡易受大风、洪水影响，有的河床水位不稳，枯水季节沙滩搁浅，如下渡的长岸一边和攸、茶等渡；有的码头引道设施欠妥，以致船只难以正常畅通靠岸。各级交通公路部门和广大渡口职工为克服困难，维持渡运，为提高渡运

工效、缩短渡运时间，为保证渡运安全、降低各种消耗，千方百计艰苦奋斗作出了很大的努力。这些渡口从六十年代初到七十年代末的1979年，均已先后建桥撤渡，完成了它们的历史使命。

第一节 渡口管理

一、组织领导：总段机关于1962年9月至1965年设有专管渡口业务的渡口科，在这段时间前后期间，总段均由工务科（股）管理渡口业务。渡运任务大的湘潭、下摄司、攸县三个渡口，先后成立过渡口管理所，直属总段领导，任命了所长。湘潭渡口所曾于1950年元月成立，1951年4月撤销，复于1958年5月成立，至大桥通车撤销。下摄司渡口所于1962年成立，兼管河口渡口，直至撤渡。攸县渡口所于1964年成立，直至撤渡。这三处渡口在建所以前都设过专职管理员。未设所的渡口均由各县段（工区）领导。各渡口班都设了兼职的班长记录员，核算员、保管员、安全员等。

渡口生产班组的设置是根据任务繁简决定的。第一种是编制人数在十人以下，设一个班，用一套设备，每天开渡时间8—10小时，不负责夜渡；第二种是编制十五人左右，设上午，下午两个班，共用一套设备，每天开渡时间12—16个小时；第三种是编

制20人左右，设三个班、共用一套设备，昼夜开渡；第四种是编制25——35人左右，设4——6个班，除昼夜三班倒换外，白天再增开两个或三个班，白天同时使用两套或三套设备，湘潭、下摄司从1959年起都有过这种情况。

二、管理制度：为保证渡运生产的正常进行，各级公路部门对渡口管理制度的建立健全，历来比较重视。从五十年代初一开始各渡口的管理制度就逐步建立起来了。1954年12月30日，省公路局将省人民政府和省军区共同批准的《公路渡口过渡规则》，在全省颁布执行。1957年省公路厅观摩团来我区检查中就着重检查了渡口管理制度。1960年7月30日，省交通厅又发布了《湖南省公路汽车渡口业务安全操作规程》，在全省执行。总段、县段（工区）在年、季、月度生产检查时，每次都要检查各渡管理制度的执行情况并列为竞赛评比的主要内容之一。经常、普遍执行较好的制度有以下几种：

1·生产会议制。每天收工以后或两三天以内开一次生产会议由班长主持，总结生产过程中的成绩、经验和存在的问题，对好、坏表现进行表扬、批评，布置次日或下段任务。

2·生产记录和计划总结制。每次渡运都由值日员或记录员填写省路局统一印制的行船日记，下班后累总填写当天生产日记。总段、县段（工区）、年、季、月度都要层层下达渡运生产计划任务

规定行船工效定额和消耗指标。渡口每月一次填写生产总结。

3·轮流值日制。每班每天在当班人员中轮流一个人值日。负责瞭望对岸来车情况，指挥车辆安全上船下船，塞放三角木，插抽船头安全柱、练，填写行船日记等。

4·仓内仓外检查制。每天当班人员对船只内外都要进行检查，及时清除尘土、脏物、积水，保持清洁完好。

5·上下班交接制。上一班收工，下一班接班时，上一班的同志必须向接班的同志介绍船只、机器、跳板等设备在使用中的情况，过渡车辆等情况，以及水势涨落情况等等，使接班人员心中有数。

6·工具保管制。每个渡口设一兼职或专职的工具保管员，负责保管收发全渡的工、机具，防止丢失损坏。

三、增产节约的主要措施。五十年代后期，各渡口的渡运量普遍出现成倍增长的形势，1958年比1953年，湘潭渡口增加了两倍半，下摄司渡口增加了六倍等等。在这种情况下，增加了一些人员和设备，还是远远不能满足要求。因此，各级领导广泛发动渡口职工围绕着“安全迅速、随到随渡”的目标，鼓干劲，想办法，采取了许多增产节约的有效措施，收到了可喜的成果。

1·改进劳动组合，每班定员由7——8人减少^为5——6人，把减少的人增加班次，延长每天开渡时间。

2·人力渡运的操作方法，由礼陵渡口从1956年开始，用横缆过渡代替了过去的竹篙撑渡，以后发展到攸县、茶陵、铁甲山、三七等渡口都用

此法，大大提高工效，减轻工人劳动强度。礼陵渡口1957年上半年平均每次耗时由1955年同期13·1分钟下降为6·98分钟。铁甲山渡口1959年平均每次耗时10分24秒，比1958年压缩了10·4%，3·过去渡口的跳板有平跳、拖跳、三角跳，非常笨重，洪水季节水位涨落无常，工人每天移跳数次，费力费时，为缩短车辆待渡时间，工人经常在凌晨三、四点钟起床，下到冰冷的河水里撬跳，异常辛苦。1957年从攸县渡口开始推广了广东小型连船跳的经验，1958年几处大的渡口都改装了这种连船跳，1959年多数渡口又学习福建经验，改装大型连船跳省时省力，效果很好。4·攸县、茶陵两渡在1958年至1960年的冬干水浅季节多次架设了浮桥。5·湘潭渡口在1958年增加船只的同时改用双跳设备，使两条渡船可同时靠岸。6·1958年以后，潭、下、攸、茶等渡逐步发展起来的机动渡船等等，这些办法都为提高渡运效率创造了很好的条件。

为了节约汽油，在1952年，湘潭渡口的拖轮驾驶员王兰森大胆创新，利用过渡木炭汽车的煤气作拖轮动力的试验，获得成功。继而又进一步研究煤气储存，也获成功。

接用煤气，是用一根橡皮管，套在过渡木炭车引擎的“合风”上，橡皮管的另一端与固定在拖轮上的铁管衔接，这根铁管接到拖轮引擎化油器的下方。在这个部位装上“合风”和“三门开关”，

使汽车上的煤气通过皮管铁管来发动拖轮上的引擎。在煤炭车较多的地区，其他车辆也能随到随渡。接用煤气的手续也很简单，对木炭汽车的消耗也无影响，因车上引擎为着维持煤气的良好状态和防止上岸时不易发动，虽在渡船上停着，经常还是不停火的，由于有了这个装置，引导煤气从车上的发生炉直接接到拖轮引擎中，使拖轮引擎代替了汽车引擎维持煤气良好状态，汽车上的引擎也得到了适当的休息而延长其使用寿命。同时又把这耗费的煤气用来发动拖轮而节省船上汽油的消耗，确是一举两得。

在1957年以前（以后木炭汽车逐渐淘汰）全面推广此项利用煤气过渡所节约汽油的价值，据全省估计达10万元之多。

为了节省修船开支，延长船只寿命，各渡口普遍建立健全了每天清洗、每月一两次大洗的制度，保持舱面无泥沙杂物，舱内无积水。部分有条件的渡口还尽量利用渡运间隙时间，自己油漆船只，尤其铁甲山渡口做得最好，为国家节省不少经费。

第二节 渡口工程

一、码头引道工程：

我段几条主要干线上任务繁忙的潭、下、礼、攸、茶、铁六渡的码头引道，都是建国前修建的，有的质量差，有的不符合规定标

准，有的因水位变化或被洪水冲洗损坏，到五十年代后期，运量大增的情况下，多不适应要求了，故在1956年至1960年，都进行了不同规模的整修，改善或扩建。

礼、攸、茶三渡是在1956至1957年修的。礼陵渡口于1955年冬进行了一次较小的整修，1956年一季度接着进行了中修，前后共花经费约7500元（凡带“约”字者系计划数，下同）后一次主要是南岸码头翻浆地段作圪工处治。攸县码头在1956年上半年和1957年下半年进行了两次整修，第一次改设两岸临时性洪水位码头并接长引道耗资约8000元，第二次两岸码头低水位整修，耗资3697元，1964年又因水毁抢修码头，经费4747元。耒吉线茶陵渡口吉岸码头，于1956年一季度进行了整修，经费1500元，水下部位采用了混凝土真空灌注法施工。

酃茶线铁甲山渡口的茶岸码头引道坡度过陡，于1958年四季度进行了改善，引道坡道由17.1%降为11%，酃岸码头也作了改善，共用费3450元。

湘潭渡口东岸码头于1958年冬，将枯水位时期伸到河床的部分进行了一次小的整修与扩大，以适应双跳的需要。1959年四季度，又对该渡两岸码头进行一次较大的扩建工程，这次投资达14万元（预算11.88万元，超支2.13万元）。通过扩建

两岸码头引道都加固加宽，都能适应两艘带连船跳的渡船，同时靠岸渡运。

下撮司渡口长岸码头最易被洪水带来的淤沙，堆积阻渡，枯水位时，沙滩搁浅，船舶难以靠岸，渡口工人经常要花很多时间清除码头淤沙或下水疏航，故于1960年投资约28600元，1964年投资8196元，先后两次对该处码头引道，航道进行了较大的整修疏导，1957年也曾整修一次，用费约4000元。三七渡口1972年码头被洪水冲毁，停渡10天，修复经费971元，1975年两岸码头改善，使之适合横缆过渡的要求。

二、浮水设备工程（新、改建部分）

渡口主要浮水设备——拖轮、渡船，是由省公路局、总段在全省、全地区统一调度下使用的，故在建国后的整个时期里，有少数渡口没有新建过船只。新建拖轮的只有湘潭渡口，于1959年和1961年先后建有两艘，新建渡船的有以下渡口和数量：

渡口	年 度	渡 船 类 型	数 量 (艘)	造 价 (万 元)
湘 潭	1958	三车非机动	1	
湘 潭	1959	六车非机动	1	
下撮司	1953	三车非机动	1	

<u>渡 口</u>	<u>年 度</u>	<u>渡 船 类 型</u>	<u>数量 (艘)</u>	<u>造价 (万元)</u>
下摄司	1959	三车机动	1	约 5.00
礼 陵	1954	双车非机动	1	
礼 陵	1963	双车非机动	1	2.45
礼 陵	1968	双车机动 (改装)	1	2.95
攸 县	1955	双车机动	1	1.25
攸 县	1958	双车机动 (改装)	1	
三 七	1973	双车非机动	1	

从1957年起,新建的机动渡船,都同时在船的两端装配了大型连船跳。这种跳板较长,全部代替了老式跳的平跳,拖跳和跳架的作用。

第三节 浮桥工程

1958年至1960年的三年“大跃进”期间,总段所属攸县、茶陵两渡口均在冬干水浅季节架设了与便道相结合的浮桥为提高渡运工效起到了良好的作用。但所花代价也是很大的。攸县渡口1958年9月27日动工,除当时的礼陵管理站发动了许多养路职工外,攸县县委还发动干部居民上千余人苦战四昼夜,花经费七千余元,建成木便桥57米,浮桥24米,沙滩便道114米,连

成一线，10月1日通车，但又适逢涨水破坏，重新改善加固，复于10月5日才正式通车。

茶陵渡口于1958年冬，县委组织几个有关厂矿共同投资架设浮桥，全长140米，第一次投资单位有利民铁厂三千元，湘东钨矿三千元，人民铁厂一千元，工业局一千元，总段（长潭局）一千元，合共九千元。

攸、茶两渡在三年低水位季节的浮桥架设使用中，都曾几次遇到洪水而中断，重建。

第四节 渡口分述

各渡口的基本情况和建、撤时间分别附表于后，现在将有关情况分述于下：

1·湘潭渡口：位于湘潭宋家塘线中心桩号1+500。东岸码头是全省建设最早的第一个码头，与长潭军路同时建于1916年。西岸码头建于1927年6月，1931年配备汽划两艘，转运东、西两站客货过河。1936年配备趸船两艘，单车渡船一艘开始渡车，才正式成立汽车渡口。1939年公路被破坏，船被调走。抗战胜利后复渡，逐步增添拖轮两艘，双车渡船两艘同时在东岸加建码头一座。

建国后，湘潭渡口是总段河面最宽，渡运量最大的第一处纯机轮渡口，湖南刚解放的头两年里，中国人民解放军继续向西南挺进，公路军运量大，加上当时湘黔铁路尚未通车，渡口任务繁忙，人员编制达40人左右，且设有湘潭渡口所，直属省局领导，1951年随着运量减少，4月撤销了管理所，改属湘潭工务段领导，编制也大幅度减少。1953年，国家开始进入第一个五年计划的正规化建设，渡运量又逐年增加，建桥撤渡的先一年——1960年，达到顶峰，全年渡运达29,710次，渡车76,897辆，为适应渡运量的增长，最后人员又发展到34人，设备发展到拖轮两艘，三车机动渡船两艘，六车^养机动渡船一艘。1959年冬又扩建了两岸码头，1961年“十一”，湘潭大桥建成通车，渡口已完成了它的全部历史使命，设备分别调往省、地其他渡口。湘潭渡口的大事故有两起，（渡口事故主要情节见第十一章第四节，下同）

2·下摄司渡口：位于长沙衡阳线，中心桩号55+500。两岸码头于1930年1月随公路同时建成，1933年11月配备汽划一艘，转运客货过河。1936年3月配备拖轮一艘，趸船两艘，渡船一艘开始渡车。抗战时期，渡车设备随桥路一起被破坏而停渡。抗战后复渡。解放时止，配有汽划一艘，柴油机船三艘，二车板划一艘。

从建国初到1955年，一直保持两套机轮渡运的设备，修建

了拖轮两艘，三车渡船两艘，双车渡船一艘，但在这个时期的头几年里，冬干水浅时，曾用人力撑篙摇橹完成渡运任务，1960年和1964年先后两次投资整修长岸码头引道和疏通航道，1961年起，增添了带有连船跳的三车机动渡船（调走双车渡船），1962年人员增加一倍，8月成立渡口管理所，收归总段直接领导。这样从设备、码头、人员到组织管理，都得到加强，大大提高了渡运能力，该渡最大渡运量是1964年，达到21,076次40,777辆，1965年7月1日，涟水大桥建成通车，长衡车辆绕道涟水桥通过，下渡正式撤销，人员设备调走。

下渡建国后未发生过重大安全事故。仅1962年8月5日和1964年因船只设备和驾驶人员不合安全规章要求先后到航监部门勒令停渡一次，罚款五十元。

3. 礼陵渡口：位于大瑶菜花坪线中心桩号46+750，1938年5月建渡，1939年抗战中船舶破坏停渡。1948年曾租用民船拼扎单车渡船收费过渡，1949年一重车过渡，梁木被压断，船翻车沉水中而停渡，尔后，少数车辆从渡口上游之民桥勉强通过。

建国后，于1954年8月复渡。该渡水位较稳，水面不宽，（是我段最窄的一处），从复渡到1958年，一直是人力渡车，使用双车渡船，开始一艘，1955年以后两艘。1956年改人

力撑渡为横缆过渡，以后工人又将横缆两端滑轮和拉索工具加以改进，渡运效率不断提高。1955年冬和1956年春整修以后也比较适用，1968年为适应运量成倍增长的情况，新建了双车机动渡船一艘，1969年运量达历史最高记录：渡车50,996次，64,799辆，相当1964年的两倍多。

4·攸县渡口：也是大菜线一处重要渡口，1933年10月建立码头只转运客货过河，1936年调配趸船、单车板划各两艘民划两艘，渡口建成，开始渡车。1944年路破船失停渡。解放前后曾有当地民众用三只民船拼扎临时渡车收费，1954年8月与礼陵渡口同时恢复，该渡水位不稳，虽然有高低水位码头各一对1956年和1957年又经过两次较大的整修，实际渡运中仍有许多困难。

攸渡在1955年以前是人力渡，1956年起设有双车机动渡船，1958年又增加拖轮一艘，从此改为机轮、人力混合渡口高中水位用机轮，低水位用人力。人力渡运中又使用了横缆渡运法，设备在六十年代增加到了拖轮两艘，双车板划两艘，双车机动板划一艘。

为加强渡口的组织管理，总段决定于1964年成立了攸县渡口管理所，直至1967年12月26日大桥建成通车撤渡为止。

攸渡建国后复渡以来，无重大事故记载。

5·茶陵渡口：当地又称坪子渡，位于来阳吉安线上。1934年4月建渡口码头，1945年配备有趸船两艘，转运客货过河。

1940年公路被破坏而停渡。1945年11月始设三只民船拼扎的临时渡船渡车，1946年配备了板划二艘。

建国后继续渡运，1956年赣岸码头进行了修整。1957年以前是纯人力撑船过渡，1958年调配拖轮一艘，担负洪水季节渡运。1959年县工交办还主持在洪水季节借用县帆运社的机帆船参与渡运。1962年来吉线的茶陵大桥建成，1963年元旦通车撤渡。

茶陵渡口的管理曾有段时间是很出色的，1955年5月被评为先进集体代表出席了全国公路运输工会召开的第一届劳模代表大会。

茶陵历年来受洪水危害甚大。其中特别是1961年，这年1至8月先后九次受洪水影响停渡400小时，洪水中撞沉渡船一艘，流至下游60里才找到，流失五米跳板5块，跳架两付，三角尾跳2块，小划一只。

6·铁甲山渡口。位于茶陵鄱县线上，中心桩号34+350。1934年，茶陵至浣溪公路建成通车时曾同时建渡，当时叫浣溪渡口，1942年因战事公路被破坏而停渡。

建国后，1955年茶陵至鄱县公路修复，渡口重建，1956