

003962

湖南交通史志丛书

浏阳市交通志



湖南出版社

湖南交通史志丛书

浏阳市交通志

湖南出版社

《浏阳市交通志》编辑人员

编纂领导小组

组 长:刘丙田

副组长:陈建福 张开初

成 员:王先存 娄桂初 龚介国 谢朴勤

彭悦松 张千舟

编写人员

主 编:张开初

编 辑:周握箴

采 编:张开初 周握箴 曾伯渭 郑建民

汤国初 周国辉 张定义 陈 晓

周文惠 张千舟

摄 影:周绍云

审 稿:刘甲柱 黎雄杰

序 一

《浏阳市交通志》列入《湖南交通史志丛书》出版，这是全市人民值得庆贺的一件喜事，我表示衷心的祝贺！

浏阳是山区，过去交通十分不便，丰富的山区自然资源得不到充分利用。解放后，历届政府和全市人民为交通建设作了不懈的努力，打下了良好的基础。特别是近几年，随着经济的发展，交通建设出现蓬勃发展势头。公路好路率达80%以上，几项较大的公路建设工程相继完工；全市交通企业在市场竞争中改善经营，开拓前进，户户盈利；运政管理荣获国家交通部授予的“全国交通运输管理先进单位”称号……

浏阳是湖南省最大的县级市，地大物阜，资源丰富，具有很好的开发前景。今年五月，我去德国考察，对其高度发达的交通给德国经济在第二次世界大战后带来的复苏和腾飞感受颇深。结合国内山东等地的经验和浏阳建设的实践，体会到要尽快把浏阳丰富的自然资源优势转化为振兴

2 序 言

浏阳经济的优势，交通必须先行。我们要在现有交通设施的基础上，大力提高公路主干线等级，尽快修建东南、东北、西南等公路干线接线，使市内公路网络更臻完善。目前全市人民正在如火如荼地修建浏阳至永安高等级公路，这是浏阳人民胆略和力量的象征。这条公路建成后，必将给浏阳经济发展注入强大的活力，并产生深远的影响。

盛世修志，自古已然。《浏阳市交通志》就是产生在改革开放的盛世之年。她的诞生，给子孙后代留下一份史料翔实的宝贵财富，必将对浏阳市未来的交通建设起着重要的资治作用。

欧 代 明

1993 年 11 月 10 日

序 二

浏阳历史悠久，地域辽阔，物产丰富，人口众多。但昔日交通十分不便。货物运输主要靠浏阳河水运。而浏水湍急，秋冬水浅。故明崇祯初知县冯祖望《浏阳八难七苦及十年完欠状》中说，“三苦于舟楫之不通”。陆路运输全靠人力肩挑背负。长期以来，交通蹇滞，步履艰难。民国时期虽有公路，但过境里程仅 81.43 公里。

浏阳是湘东革命老根据地。中华人民共和国成立后，具有光荣革命传统的浏阳人民，在中国共产党和人民政府的领导下，积极发展交通事业。经过 40 年艰苦奋战，全县公路交通网络基本形成，并修建了醴浏窄轨铁路，多次整治浏阳河航道，交通运输出现蓬勃生机，促进了工农业生产的发展和人民生活的改善。

为总结历史，策励未来，县交通局于 1983 年开始搜集资料，为编写《浏阳县交通志》打下初步基础。1986 年冬，遵照市、县的统一部署，成立编纂领导小组，组织力量继续全面征集资料。在

4 序 言

既无交通专辑、又缺乏系统档案的情况下，编辑人员同心协力，迎难而上，先后收集 150 余万字的资料。然后几经筛选，进行编写和反复修改。至 1988 年冬召开评稿会，根据评稿意见修改定稿，成为《浏阳县志》交通运输篇的基础资料。

1991 年，上级交通部门要求进一步充实《浏阳县交通志》，作为湖南交通史志丛书出版。于是又继续补充资料，将下限自 1985 年延伸至 1991 年，重新编写。全志凡 6 章 30 节 12 万余字，记叙了浏阳交通事业的发展史，特别是近 40 年的成就与经验，基本达到了资料翔实、图文并茂的要求。虽不尽善，亦可借鉴。

编史修志是一项长期的重要任务。但愿后来者坚持编写交通年鉴，以便积累资料，为今后续志作准备，将编史修志的优良传统发扬光大，为促进浏阳交通事业的不断发展贡献力量！

刘 丙 田

1992 年 12 月 30 日

凡 例

一、本志坚持实事求是，详今略古，详近略远的原则，上限一般为明清，但因事而异上溯，下限为1991年。在此断限内着重记述社会主义时期交通发展的史实。

二、本志史料，取自县档案馆、县志办、县交通局、公安局、统计局、农机局、县境内各交通企事业单位、湘潭地区公路总段、省公路局、省汽车运输管理局、省图书馆、省档案馆的档案和许多知情人士的口述记录。底稿皆注明出处，印本不再注明。

三、本志纪年方法：历史朝代用帝王年号，民国时期按民国纪年，均括注公元纪年；中华人民共和国成立后，用公元纪年。

四、本志所称“解放后”，是指1949年7月19日中国人民解放军进入浏阳县城以后。

五、本志中所列公路桥涵，系按交通部统一规定标准，以多孔跨径总长和单孔跨径划分，即多孔 ≥ 100 米、单孔 ≥ 40 米为大型桥梁，多孔 $\geq$

2 凡 例

30 米 $<$ 100 米、单孔 $\geq$ 20 米 $<$ 40 米为中型桥梁，多孔 $\geq$ 8 米 $<$ 30 米、单孔 $\geq$ 5 米 $<$ 20 米为小型桥梁，多孔 $<$ 8 米、单孔 $<$ 5 米为涵。

六、本志大事记采用编年体和大事本末体相结合的方法，记事件于发生之年，必要时略记其演变。

七、本志的数字书写，除帝王纪年、农历月日和单独一位数等情况用汉字外，一律用阿拉伯数字。

八、本志涉及人物时，均直书其名，不加褒贬称谓，必要时加职务名称。

九、经中华人民共和国国务院批准，于 1993 年 2 月 10 日撤销浏阳县，设立浏阳市。本志在设市后付印，定名为《浏阳市交通志》，但编写定稿在设市之前，故志中仍以县称。

目 录

概 述	(1)
大事记	(5)
第一章 乡村道路及桥渡	(31)
第一节 道 路	(31)
第二节 民 桥	(37)
第三节 渡 口	(49)
第二章 水路运输	(55)
第一节 航 道	(55)
第二节 港口、码头	(70)
第三节 船 舶	(71)
第四节 水运职工	(80)
第五节 运 输	(81)
第六节 水上安全	(87)
第七节 多种经营	(93)
第三章 公路运输	(96)
第一节 公路建设	(96)

2 目 录

第二节	桥梁建设.....	(120)
第三节	公路养护.....	(134)
第四节	运输企业.....	(144)
第五节	汽 车.....	(148)
第六节	客 运.....	(154)
第七节	货 运.....	(156)
第八节	安全监理.....	(164)
第四章	铁路运输.....	(171)
第一节	铁路建设.....	(171)
第二节	桥梁、道口、车站.....	(176)
第三节	机车、车辆	(183)
第四节	客货运输.....	(184)
第五章	搬运、装卸	(189)
第一节	组 织.....	(189)
第二节	工 具.....	(193)
第三节	经 营.....	(198)
第四节	分 配.....	(204)
第六章	管 理	(210)
第一节	行政管理.....	(210)
第二节	航道管理.....	(214)
第三节	公路运输管理.....	(216)
第四节	铁路管理.....	(224)
附 录		(226)

一、唐家洲旧机场	(226)
二、路引、渡引、桥记	(228)
三、诗联	(235)
后 记	(237)

概 述

浏阳境地在古代九州中属荆州，战国时属楚，秦代属湘县，汉代先属长沙国，后属临湘县（今长沙）。东汉建安十四年（公元 209 年），孙权拜周瑜为偏将军领南郡太守，以浏阳为其四俸邑之一。浏阳之名最早出现于此，至今已有 1700 多年的历史。

浏阳东与江西省的铜鼓、万载相邻，东南与江西省的宜春相接，南与江西省的萍乡及本省的醴陵接壤，西南与株洲近邻，西及西北与长沙县交界，北与平江毗邻。东西宽约 105.8 公里，南北长约 80.9 公里，总面积为 5007.75 平方公里。解放后至 1982 年属湘潭地区，1983 年起划归长沙市管辖。1991 年，全县设 11 个区，2 个区级镇，62 个乡，3 个乡级镇，1006 个自然村，总人口 132.4 万人。

浏阳因其地处湘赣边界，邻近省会长沙。乃

2 概 述

湘东门户，长沙至江西通衢。自古为军事重地、贸易要区，交通地位十分重要。但在中华人民共和国成立前，交通落后。主要靠浏阳河、捞刀河、南川河三条航道的木帆船运输。其中以浏阳河航程最长、运量最大。历代岁纳漕粮，皆多由此河起运，至岳阳水次兑军。鞭炮、夏布、土纸、木材、楠竹等农副产品亦多由此河发运至口岸。而浏水易涨易涸，滩多湾急。“每遇秋冬干涸，舟载不过十余石，计程五日，方抵大江”。陆上交通更为不便，“离水次较远者，多为崇山峻岭。”运输全靠人力，“一人之力负米四、五斗，三日始达城市，往返食用盘费，已十耗其半”。民国20年（1931）4月，始有长沙至永安公路。民国23年9月湘赣公路建成，永安经浏阳、大瑶至东峰界段通车。民国27年建成大瑶至醴陵公路，并修建浏阳至东门公路路基55公里。民国28~29年，为阻遏日本侵略军，全面破路，全县公路和乡村大道均被破坏。抗战胜利后，于民国34年10月~36年，先后将湘赣、浏醴公路修复。至1949年解放前夕，境内公路通车里程仅81.43公里，路面全为砂石铺垫，桥梁多为临时性构造。且车辆少，车况差。

中华人民共和国成立后，县党政领导把发展

交通放在重要地位。1950年在调查踏勘的基础上，制订水陆交通发展规划。1952年起进行公路建设。至50年代末共建公路14条，其中“大跃进”期间新建公路11条，长194公里，另有5条公路完成路基工程，为全县公路网建设奠定基础。60年代公路建设重点放在危桥改造和改善路况方面，同时新建公路14条，长106公里。其中1964年竣工的牛车台至芦渚湾公路长30.1公里，是贯穿西区与北区的公路线。1966年醴浏铁路建成通车，成为一条以磷矿石为主要货源的运输动脉。70年代“农业学大寨”运动中，又建成一批公路。其中，1974年浏（阳）平（江）公路建成通车，使国道106线（北京—广州）全线贯通。自1953年起对河流进行炸礁淘泓、筑坝建闸等整治，使断航多年的水段恢复通航，船舶载重量提高。60年代至70年代，浏阳河担负着以磷矿石为主的物资运输，是历史上船舶运输的顶峰时期。1977年货运量达20.15万吨，另有10多个外县船只参运磷矿石13万吨。

1978年中共十一届三中全会以来，交通建设重点转向乡村公路，全县公路交通网络逐渐形成。并对原有公路进行养护提高或拓宽改造，建筑一批具有先进水平的永久性桥梁。还放宽营运政策，

4 概 述

实行“国家、集体、个体一齐上”，公路运输呈现蓬勃生机。1978年全县实现社社通公路，1986年实现乡乡通客班车。至1991年，全县公路里程达1201.81公里（不含机耕路，经省市认定的公路到达数为1066.6公里），为1949年的42.4倍。其中沥青路面269.42公里，占总里程的7.6%。营运车辆发展到客车284辆、9656个座位，货车1834辆、6794个吨位，拖拉机、后三轮、小四轮共4444台。当年完成汽车客运量1230.4万人次、货运量221.18万吨，分别为1949年的654倍和451倍。随着公路的发展，许多货物弃水从陆。1991年水路货运减至13.3万吨（含外港运输量），但仍比1949年的2.25万吨增长近5倍。渡口逐年减少，有30余处改渡为桥。从1981年3月起，有柏加山、红丝桥、渡头三处繁忙渡口先后改用机动渡船。码头装卸虽仍以人力为主，但机械作业已逐渐发展。随着交通建设和人民生活水平的提高，自行车已遍及城乡绝大多数家庭，摩托车也日益增多，个别家庭已有私人小汽车。用各种车辆代步代肩已成为人们基本生活条件之一，数千年长途跋涉和远距离肩挑背负的历史，在解放后40余年中得到改变。

大事记

明代

洪武元年(1368),知州史希贤在浏阳县城至长沙、平江、醴陵各大道设置急递铺,驰报军警,传递文书。

永乐年间(1403~1442),有僧募捐在县城西河街口至南市街浏阳河上建平政桥,13墩,后圯,仅存一墩。清嘉庆十八年(1813),邑人欧阳方台捐资修建一墩,与旧墩并峙中洲。今仍存墩基。

成化十年(1474),县北寻京南捐资建新安桥,桥上建亭。嘉靖八年(1529),寻梦科、寻大贵重修。为今浏阳仅存的有亭古桥。

弘治四年(1491),县西唐用和捐资建兴家桥。

正德十五年(1502),县南甘氏金贞以父母无子,矢志不嫁,奉父母至老,后以纺绩余资建桥,名老女桥。清道光十一年(1831)水毁。十七年甘氏族人在众女性中募资重修。邑人刘名锋作碑