

002446

湖南交通史志丛书

韶山市交通志

湖南出版社

湖南交通史志丛书

韶山市交通志



韶山市交通志编委会

一九九二年九月

《韶山市交通志》编纂委员会

编 委：章成林 肖春林 周济湘 张昌良

主 编：肖春林

副主编：刘雪明

采 编：周济湘 刘锦云 沈新兰

审 稿：刘甲柱 易端章

前 言

《韶山市交通志》，是一部首次纪述韶山境内交通发展的历史和现状的专业志书。

编写《韶山市交通志》，其目的是记载韶山的交通运输历史，给现在和将来在韶山工作的同志，以及韶山人民了解和熟悉韶山过去和现在的交通事业发展梗概，为进一步发展韶山市的交通运输事业提供参考依据。同时也为子孙后代留下一部“前有所稽、后有所鉴”的历史遗产。

编写《韶山市交通志》，是在湖南省交通厅、湘潭市交通局的关怀和指导下，在韶山市地方志编纂委员会的统一安排和部署下，由韶山市交通局、公路段、汽车站组成编写小组编写而成。

历年来，韶山的交通建设项目很多，由于韶山所处的特殊环境，加之，体制几度变动，所以对有关建设项目的文书档案、技术资料没有统一整理归档，资料分散，有的重要资料被遗失，有的虽有纪述，但极粗略。通过编写组全体同志的共同努力，各有关单位和人员的大力支持，克服了各种困难，先后调查走访了54个大小单位，128个知情人员，召开了41次座谈会，翻阅了有关志书、档案、文史、族谱，共搜集材料50余万字。为使志书观点正确，史料详实，特点鲜明，

2 前 言

体例完善，文风端正，在编写过程中始终坚持实事求是的原则，对各种资料采取去粗取精，去伪存真的办法，特别对一些互相矛盾的资料，进行反复核实、校对，编写出初稿、二稿、三稿。召开了三次评审会议，听取有关领导、专家和群众的修改意见，进行了三次大的调整、补充和修改。经过一年的时间，完成了志书的编写任务。全志共7章23节，近7万字，彩照18幅，交通图1张，表30张。

《韶山市交通志》是在毛泽东同志诞辰百周年时刊发出版，乃盛世盛事，具有更大意义。

《韶山市交通志》，是集体智慧的结晶。在编写志书的过程中，得到了有关部门和广大群众的大力支持和协助，在此深表谢意。由于编者学有未逮，业未能专，水平有限，经验缺乏，编写中难免有欠妥或错漏，敬希读者匡正。

编 者

1991年5月10日

凡 例

一、本志书纪述断限，上溯 1840 年，下迄 1990 年。以韶山市现辖行政区域为限。

二、体例依纪年纵述，分类横排，采取分章、节、目、表，按档次排列。

三、本志书中的历史年代，一律沿用旧称。如“清”、“民国”，一般不加政治性定语。

四、本志书纪时：中华人民共和国成立前，用汉字先书朝代年号，再注明公元纪年；中华人民共和国成立后，一律用公元纪年。民国纪年和公元纪年一律用阿拉伯字表示。

五、本志书中的地名，使用现今地名，有旧名的在括号内注明，如竹鸡段（黄泥铺）。

六、历代政权，沿用历史通称。对人物直书其名，一般不加褒贬词。

七、本志书所用度量，古代的沿用文史资料；现代铁路、公路、桥梁、运输，一律采用现制，其数据用阿拉伯字。

八、为书写列表方便，引用一部分交通术语。简称如下：

（一）汽—13、拖—60 是桥梁设计用的荷载标准。

（二）砼：即混凝土简化专用字。

（三）铨：即钢筋混凝土简化专用字。

2 凡 例

(四) 货运量：是指货运物资的重量。

(五) 周转量：是指运送货物的吨数和运送里程相乘的积数。

(六) 人公里：是指运送人数和运送里程相乘的积数。

(七) 本志书所列桥、涵，系根据交通部统一规定：单孔净跨 5 米以上为桥（含 5 米），5 米以下为涵。多孔总跨 8 米以上为桥（含 8 米）；8 米以下为涵。

(八) km+000 为里程标志。

目 录

概 述	(1)
大事记	(5)
第一章 交通线路	(19)
第一节 民间大路	(19)
第二节 公 路	(21)
一 省 道	(22)
二 县 道	(24)
三 乡 道	(28)
四 机耕道	(30)
第三节 铁 路	(31)
第四节 云湖航道	(36)
第二章 交通设施	(37)
第一节 桥 梁	(37)
一 民 桥	(37)
二 公路桥	(42)
三 铁路桥	(45)
四 机耕道桥	(46)
第二节 车 站	(47)
一 汽车站	(47)
二 火车站	(50)

第三节 港 埠	(53)
一 码 头	(53)
二 渡 口	(54)
第四节 油 库	(54)
第三章 交通工具	(57)
第一节 木 船	(57)
第二节 挑抬工具	(58)
一 箩筐 扁担	(58)
二 轿杠 轿子	(58)
第三节 人力车 畜力车	(60)
一 独轮土车	(60)
二 人力车	(61)
三 板 车	(61)
四 胶轮车	(61)
五 大盘车	(62)
六 自行车	(62)
第四节 机动车	(63)
一 客运机动车	(63)
二 货运机动车	(65)
第四章 交通运输	(69)
第一节 公路运输	(69)
一 公路客运	(69)
二 公路货运	(76)
第二节 铁路运输	(82)

一	铁路客运	(82)
二	铁路货运	(84)
第三节	水路运输	(85)
第四节	搬运装卸	(86)
第五章	交通管理	(89)
第一节	管理机构	(89)
一	行政管理机构	(89)
二	公路管理机构	(91)
三	公路安全管理机构	(93)
四	公路运输管理机构	(95)
第二节	公路管理	(98)
一	公路养护	(98)
(一)	国家专业养护	(98)
(二)	民办公助养护	(100)
二	路政管理	(101)
三	公路养护经费的征收	(102)
四	公路绿化	(103)
五	民工建勤	(104)
第三节	公路安全管理	(105)
一	车辆管理	(105)
二	驾驶员管理	(106)
三	交通安全管理办法	(108)
第四节	运政管理	(110)

第六章 汽车修理	(113)
第一节 全民修理企业.....	(114)
第二节 集体修理企业.....	(115)
第三节 个体联合修理企业.....	(115)
第七章 交通人物	(116)
彭起凤.....	(116)
彭泳裳.....	(116)
何海清.....	(116)
李灿辉.....	(118)
先进驾驶员.....	(120)
附 记	(122)

概 述

韶山是毛泽东的故乡，是革命纪念地，也是旅游胜地。

韶山市地处湖南省湘潭市西北部，东南面与湘潭县交界，东北面与宁乡接壤，南面、西面与湘乡市毗邻。其地介于东经 $112^{\circ}21'$ ~ $112^{\circ}38'$ 与北纬 $27^{\circ}51'$ ~ $27^{\circ}59'$ 之间。

韶山市土地总面积为 210.38 平方公里，耕地面积为 7.98 万亩，总人口为 9.63 万人，其中农业人口为 8.48 万人，农业劳动力为 4.62 万人。

韶山市辖 6 个乡 2 个镇，其行政区域在 1968 年 12 月以前，银田、永义、如意、杨林乡的全部和韶山乡的大部分地域属湘潭县管辖，大坪乡的全部和韶山乡的小部分地域属湘乡市管辖。1968 年 12 月经湖南省革命委员会批准，韶山定为省属区。1981 年，湖南省人民政府决定撤销省属区，重新划归湘潭县管辖。1984 年，又经湖南省人民政府批准，划为湘潭市属县级区。1990 年 12 月经国务院批准撤销韶山区建置韶山市。

清代、民国时期，韶山交通不便，路、渡、桥、

运长期处于落后状态。在民国 27 年（1938），由湘乡至宁乡修过一条公路，从韶山境内南北横越而过。民国 28 年（1939）毁路还田，通车不过一年。只有几条民间大路纵横境内，通往四邻，路宽不过 2 米。陆上运输全靠人力肩挑背负，土车推运。发源于云源村的云湖河，流经鳌石桥至湖江口注入涟水，河窄水浅，境内通航不过 10 公里。银田寺、鳌石桥设有码头，有 200 余条木船从事运输，云湖航道最兴旺时有 700 余条木船往返航行于其间。当时由这些船只承担周围几十公里地域内生产的煤炭、粮食、牲猪的运出，和所需生产、生活物资的运入。这个时期韶山的交通运输固然古老和落后，但也有其光辉的一页。在“红旗卷起农奴戟”的年代里，毛泽东和革命先烈从事农民运动，他们的足迹踏遍了韶山的羊肠小道。农民群众曾用木船、轿子掩护过毛泽东摆脱敌人的追捕。

中华人民共和国成立后，韶山的交通运输发生了巨大变化。从 1950 年修建七里铺至韶山冲的第一条公路开始，到 1990 年，先后进行公路建设工程 32 次，修建公路 26 条，总里程达 113.693 公里。公路密度为每百平方公里 51.427 公里，是全省平均密度的 1.9 倍，每万人口拥有公路 11.27 公里，是全省平均密度的 1.15 倍。经过 12 次大的改造工程，将砂石路面改造成沥清路面或水泥路面，共达 70.583 公

里，占公路总里程的 62%。

此外，各乡（镇）、村自修机耕道有 224 条共 373.5 公里。

韶山铁路 1967 年 12 月建成，在湘黔铁路的向韶车站（马坵铺站）接轨，通往全国各地。

韶山境内建有公路桥梁 19 座，总长 369.6 米。机耕道桥梁 102 座，总长为 1268 米。建有 2 个火车客运站和 2 个汽车客运站，以及 1 个火车货运站。还有大小石油库 23 个，储油量共达 1203 吨。

现在韶山市以公路为主体的干支相连、城乡相通的交通网络基本形成，交通设施面貌焕然一新。

云湖河在韶山境内的航段，1973 年因裁弯改直而断航，货运全部改由陆运。

随着公路、铁路建设的发展，机械化运输程度的不断提高，促进了运输事业的兴旺发达，彻底改变了过去靠肩挑背负的落后状态。1959 年成立韶山农业机械管理站时，仅汽车 4 辆、拖拉机 4 辆；到 1990 年末，已有大、小客车 158 辆，载货汽车 286 辆，特种汽车 10 辆，农用运输车 110 辆，大、小拖拉机 916 辆。还拥有二轮、三轮摩托车 515 辆，自行车 42120 辆。

铁路客运有从长沙、株洲开至韶山的专列往返其间。1968 年为旅客流量最高峰时期，韶山火车站年发送旅客量为 119 万人次，1990 年发送旅客量为 20 万人次，年客运收入 440 万元。铁路货运 1990 年装

车 868 车，货运量 48092 吨，卸车 1241 车，货运量 66431 吨，年货运收入 99.8 万元。

1968 年，韶山成立了专业客运汽车队，发挥了较好的社会效益和经济效益。1976 年旅客流量最高峰时期，年度长途旅客运量在 435 万人次，周转量 6254 万人公里，运输收入 152 万元。1990 年客运量保持了 335 万人次，周转量 7114 万人公里，运输收入达到 246 万元。

公路货运量：1990 年统计，总运力为 2289 吨，年货运量为 28.5 万吨，年货运周转量 2641 万吨公里，年货运收入为 549.5 万元。中共十一届三中全会后，在经济体制改革开放方针指导下，出现国家、集体、个体一起办交通的新形势和新格局。韶山市境内个体运输逐年发展，到 1990 年，个体运输能力占韶山整个公路货运能力的一半以上，成为境内公路物资运输的主要力量。

中华人民共和国成立后的 40 年，韶山交通运输事业迅速发展，不但促进了韶山的工农业生产的向前发展，也带来了人民的物质、文化生活水平的提高。

大事记

民国 14 年

(1925)

2月6日 毛泽东偕杨开慧带毛岸英、毛岸青，由湘潭县坐木船溯云湖河到银田寺，然后回韶山。

7月 雪耻会发动数百农民，在银田码头截拦地主成胥生用木船偷运出境的谷米。

8月4日 毛泽东坐轿去杨家庄开会，于关公桥遇敌，脱险。

民国 16 年

(1927)

1月5日 毛泽东从湘潭县城出发，沿鸦瓦大路步行到银田寺，然后回韶山考察农民运动。

民国 25 年

(1936)

11月 鸦瓦大道全面进行整修。

民国 27 年

(1938)

1 月 湘宁公路修建动工, 7 月 1 日, 建成通车。
如意亭汽车站同时建成营业。

民国 28 年

(1939)

1 月 湘宁公路毁路还田。

1950 年

6 月 七里铺至韶山公路开始测设。12 月动工
修建。

1951 年

1 月 七里铺至韶山公路: 七里铺至史家坳 6.4
公里复修竣工。史家坳至韶山冲 23.34 公里简易路
开工。

5 月 1 日 七韶路建成通车。