

湖南交通史志丛书

零陵地区交通志

湖南出版社

湖南交通史志丛书

零陵地区交通志

湖南出版社

〔湘〕新登字 001 号

责任编辑:刘 云

零陵地区交通志

零陵地区交通志编纂办公室编

*

湖南出版社出版

(长沙市河西银盆南路 67 号)

湖南有色地勘局 247 队印刷厂印刷

1993 年 12 月第 1 版第 1 次印刷

开本:850×1168 1/32 印张:12

字数:280000 印数:1—2000

ISBN7—5438—0712—2/K·137

(内部交换)

湖南交通史志丛书编纂委员会

主任委员：陆德品

副主任委员：何柱国

委员：胡运恒 陈顺成 张伟
周天钧 张家界 李述炽
刘继雄 游清高 戴伦喜
赵先到 唐建雄 全裕增
李海江 刘甲柱

总编辑：刘甲柱

编辑：刘俊杰 王连材 盛光裕
易端章 嵇庆雄 杨来凤
邹镇华 罗纪录 杨铭鉴
刘安伦 刘忠福 阙子城
张先初

《零陵地区交通志》编纂领导小组

总纂：全裕增

组长：刘锦祥

副组长：张清露 唐盈葵

成员：任九旺 谢德新 周绍伦

何积慧 刘忠福

零陵地区地方志编纂委员会

主 任:卞翠屏

副主任:刘桂阳

顾 问:王民兴

成 员:(按姓氏笔划排列)

甘明俊	朱厚光	刘国器	向望东
全裕果	张中胜	杨正国	杨汉荣
陈有国	李应光	李运富	李国贤
李宣元	汪泉源	吴凌宇	冷德清
周进隆	周道烈	胡参政	陶祖芳
唐培林	曾 斌	程光秀	程华章
谢承年	谭明顺	欧阳振诚	

零陵地区志编纂委员会办公室

主 任:李运富

副主任:唐甫厚 黄昊德

《零陵地区交通志》编纂办公室

主	编：	刘忠福		
副	主 编：	匡闾球	赵受正	刘平庵
编	辑：	彭洪宁		
采	编：	廖振善	谢德新	赵渭清
		何绪才		
资	料 员：	张茂林	谢昭阳	彭 珪
		唐德顺	刘运双	卢永明
		李文星	欧阳小道	
制	图：	杨纯放		
摄	影：	谢德新		
审	稿：	吴筱祥	黄爱国	周化龙
		艾水农	刘麦秋	杨 毅



零陵汽車站

東安廣利橋



藍山古鹽道



322 國道穿越永州城

江華沱江板拉橋



207 國道雙牌盤山公路

永州客車廠生產的
「三樂」牌大型客車



冷水灘瀝青管理站的計算
機自控乳化瀝青生產綫



交管人員執行路檢任務





“三南”公路祁陽段



寧遠古驛道

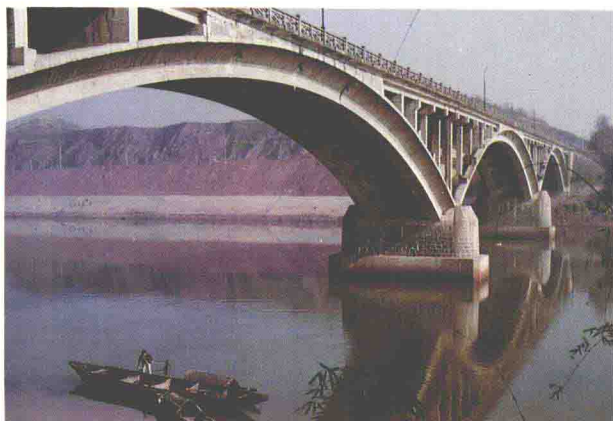


東安汽車新站

冷水灘火車站



冷水灘
曲河大橋



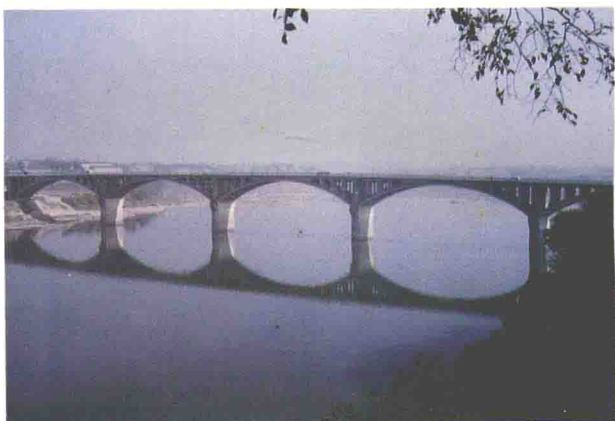
永州霞客渡浮橋



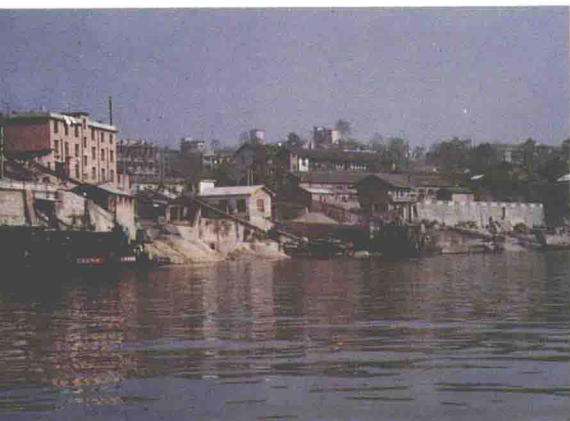
江永茶壘坪吊橋



祁陽湘江大橋



冷水灘貨運碼頭



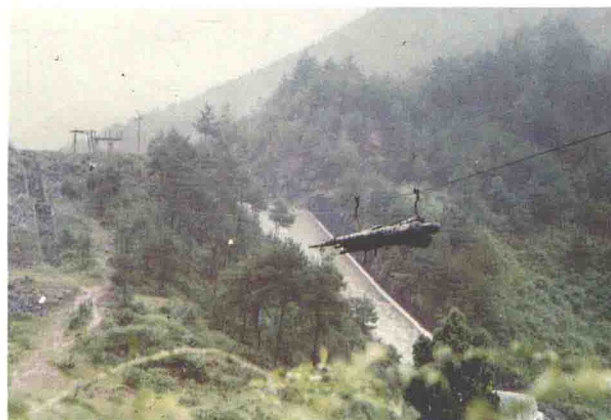
新田古道景仙寺涼亭



江華西佛橋



江華林區索道





橫跨瀟水的零陵東風大橋

总 序

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：“人类的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，过去如此，现在亦复如此；外国如此，中国同样如此。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社会生产和社会生活的表征。

我国交通的历史悠久。早在夏商时期，先民们出于基本实践活动的需要，便开始了“陆行载车，水行载舟，泥行蹈橈，山行即桥”，“行涂（途）以楫，行险以撮，行沙以轨”。及至周秦，随着当时社会生产力的发展，开运河、筑驰道、置邮传等交通建设工程缘起，舟车等运输工具跟着改进，文化交流和商品货币关系因之活跃。所以孔子说：“德之流行速于置邮而传命”；司马迁说：“农工商交易之路通，而龟贝、金钱、刀、布之币兴焉。”交通与生产活动、商业活动、文化交流活动的相互影响、相互促进，在秦王朝建立后，便形成了“书同文，车同轨，衡同器”的格局，而

与封建帝制一统相适应。2000多年的封建社会和半殖民地半封建社会里，在断续的战争中、民族的融合中、疆域与资源的开发中、四境贸易的交往中，交通事业代有兴废，总的趋势是发展的、进步的。这种发展、进步是在历史前进规律约束下和社会条件制约下呈现缓慢、曲折的演变。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，交通建设与经济建设同向同步，共荣共进，经过40年的艰苦努力，才根本改变交通落后的局面，奠定交通现代化的基础，出现伟大的转折。

湖南是个内陆省，北有重湖之险，南有五岭之障，武陵山脉与雪峰山脉呈弧形复背斜峙于西，幕阜山、九岭山、武功山、万洋山等呈断裂延伸带亘于东，古为“三苗之国”，本为荆榛莽之地，鲜与外通。自宗周初期，楚先人“筭路蓝缕，以启山林”，向南拓展开发，由荆而及湘，水陆交通遂与中原相连。春、秋战国时期，楚国用战争手段吞并了许多小国，并“开濮”（百濮）、“平越”（百越），使楚国的疆域“南卷沅、湘，北绕颍、泗，西包巴蜀，东裹郢、淮”，其所灭麇、罗、郢、巴、申、许、贰、轸、庸等11国的遗民，或全部或大部或部分地迁徙于湖南四水流域进行开发，道路交通随着民族的融合和文化的融合而发展，农业、手工业和商业渐次兴起，以长沙为中心的南楚经济区因之形成。秦始皇统一六国后，以50万人攻略岭南的百越，主要取道湖南，通过筑驿道、开灵渠，历时8年完成中国历史上的一次大移民；“湘桂走廊”和“湘粤水道”由此开通，对后世的南北交易和海外贸易产生深远影响。自汉及清，在各代的“鼎革”与治乱中，湖南

交通时而“铁蹄腾驿路之烟，铃足计邮亭之日，迅疾无前，不掩晷刻”，“湘州大扁，乘风鼓浪，波似箭，鸣催橹，转输半天下”；时而“道路荆棘，伏莽四兴”，“湖湘之上几无片帆”。兴衰起伏，曲折发展，既反射着不同王朝政治、经济的折光，也显示出老大封建社会滞重艰难的步履。鸦片战争后半个世纪，湖南近代交通萌发，运输方式开始质的嬗变；外国资本主义的侵入，自然经济的解体，民族危机加重，阶级矛盾深化，湖南的近代交通封建性与殖民地性兼有，落后性与进步性并存，其发展道路十分坎坷。中华人民共和国成立，湖南交通才开始时代的新篇章。1949~1989年的40年中，经过恢复、“跃进”、调整、整顿、改革，以两代人的汗水，取得了前所未有的辉煌成就和正反两方面的丰富经验，初步建成了水陆衔接、干支直达、城乡相通、辐射全国的水陆空立体交通网络，形成一个以铁路为骨干、公路为主体、四水一湖为通道、“空中桥梁”为外联、地下管道为内输的运输体系，适应并促进国民经济的发展和社会的繁荣与文化的昌盛。

“人事有代谢，往来成古今”。过去的已经凝结成历史，现在我们面临的是改革、开放的新时代，建设社会主义现代化的交通运输网，尚须几代人的努力。由于现实是历史的继续，也是历史的发展与否定，未来是现实的继续，也是现实的发展与否定，过去——现在——未来是一个前后连贯的人的实践过程，今天的现实既包含着历史的“基因”，也孕育着未来的牙蘖，所以人们总是要立足现实来考察历史并预测未来，史志因此便成为经世致用的传世之作，它的资治功能主要就在于它自身的科学性与实践性，使