

湖南交通史志丛书

邵阳市交通志

中州古籍出版社

湖南交通史志丛书

邵阳市交通志

邵阳市交通局编

中州古籍出版社

责任编辑：赵智海

邵阳市交通志

编 者：《邵阳市交通志》编纂办公室

出版者：中州古籍出版社

印刷者：湖南省地质测绘印刷厂

版次：1991 年 9 月第一版

书号：ZSBI 7-5438-0562-6/K·141

字数：300 千字 印刷 彩图 1 彩照 8

印数：1~2000 印张 11.75

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	谭祖裕
	李述炽	刘继雄	王世凯	戴伦喜	熊伯魁
	唐建雄	全裕增	刘甲柱	彭巨左	

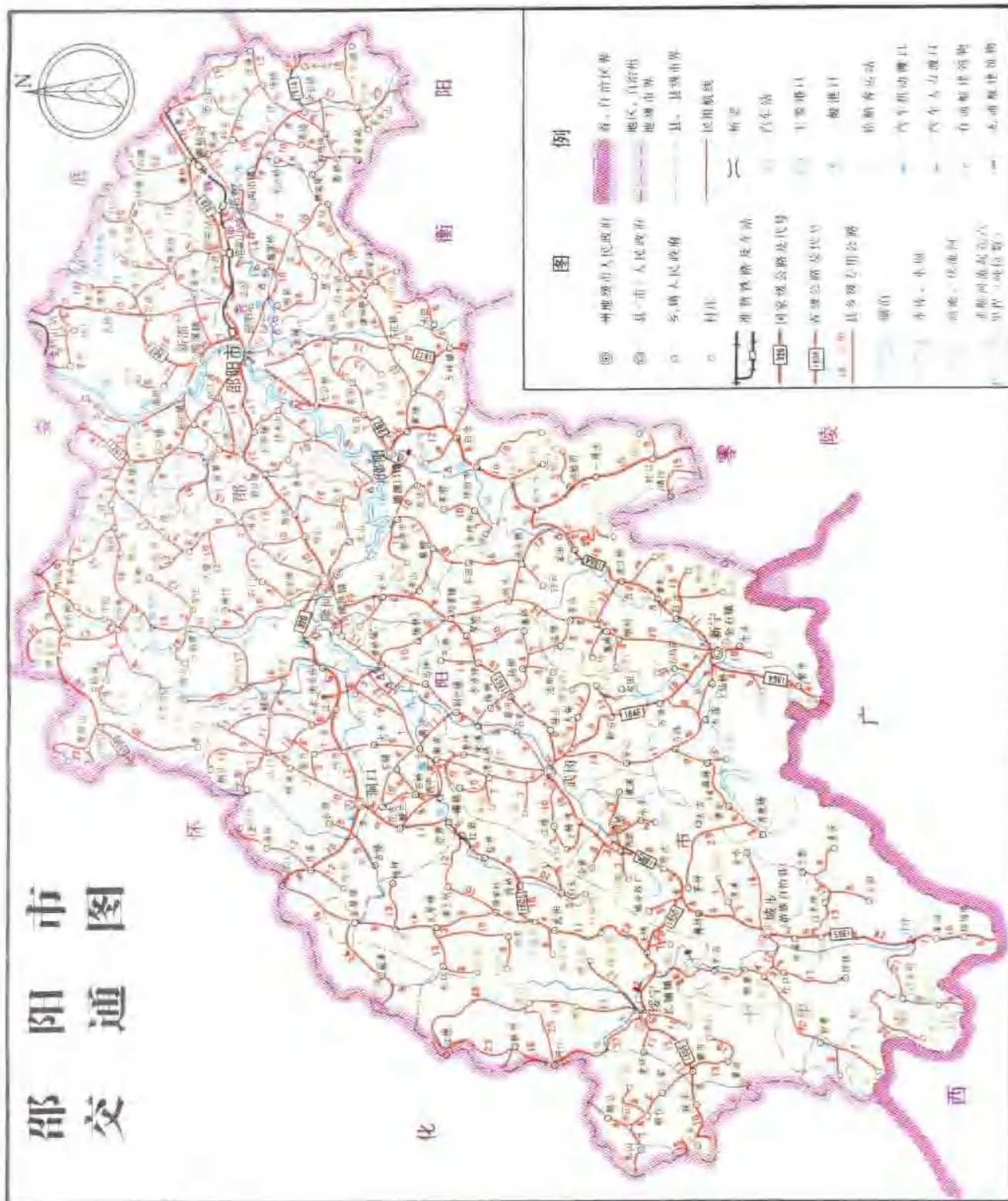
总 编 辑：刘甲柱

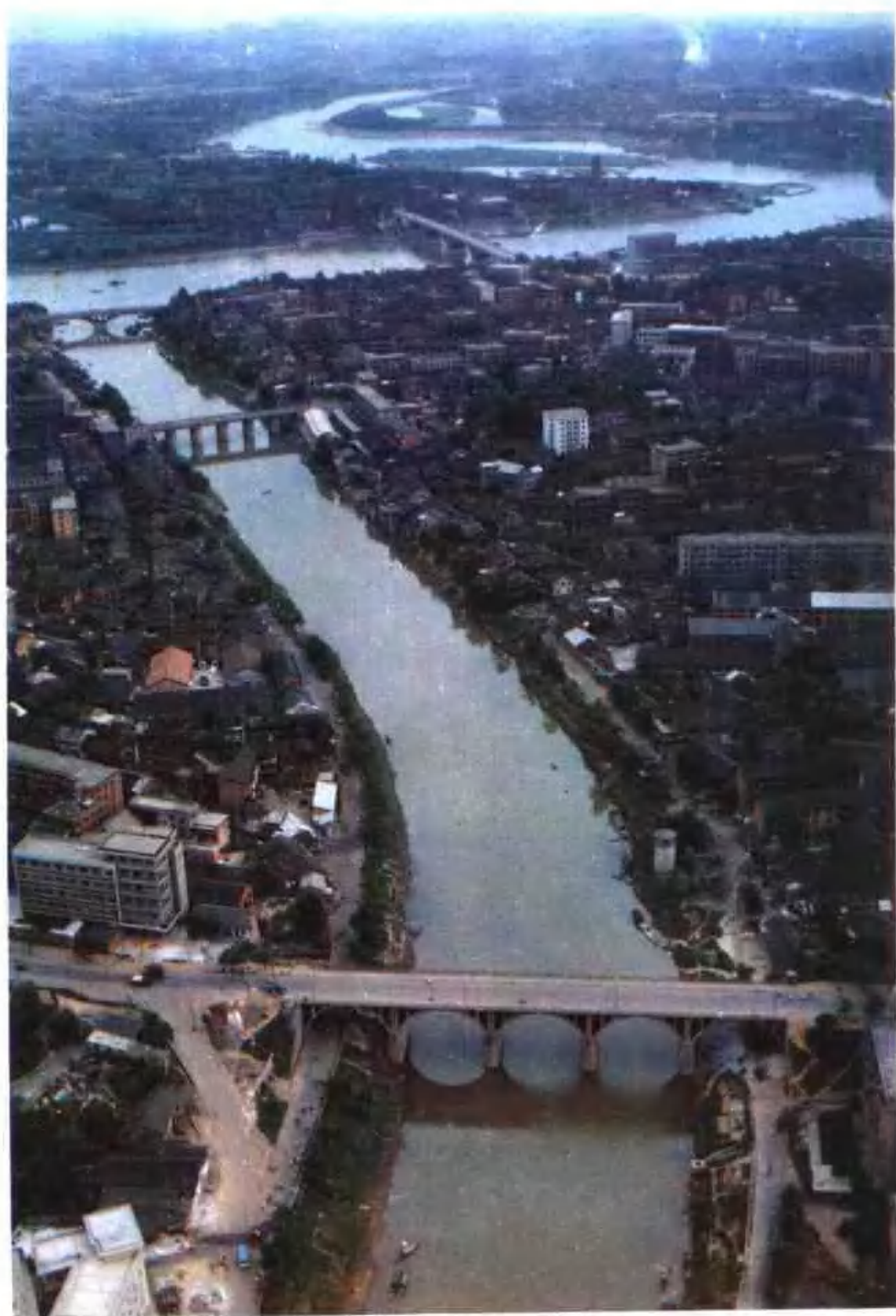
编 辑：	刘振伦	王连材	盛光裕	易端章	李培本
	嵇庆雄	杨来凤	邹镇华	罗纪录	杨铭鉴
	匡国球	阙子城	刘安伦	张 维	

《邵阳市交通志》编纂领导小组

组	长：	杨世能				
副 组	长：	张颂德				
成	员：	沈郁秀	艾鹏飞	杨来凤		
主	编：	杨来凤				
副 主	编：	苏缙如				
绘	图：	黎兴超				
摄	影：	龙福云	吴琦瑛	彭富强	杨来凤	刘芳喜
		张立湘				
审	稿：	杨世能	张颂德	艾鹏飞	沈郁秀	刘弼谟

交 通 图 市





“四桥飞虹”的邵阳市区



东西国道潭宝公路的一段



资水二源汇流处—罗家庙



南北国道连邵公路的一段



始建于明万历年间的杨家桥



铁龙飞渡邵东高架桥



云山古道



邵阳火车站



邵阳汽车客运站



城步南山公路



临津门古渡

洞口石背大桥



塘口汽车渡口



洞口淘金大桥



綏寧白竹界工班



邯鄲鐵路裝卸機械化作業



綠樹成蔭的竹武公路





洞口潭隧道



湖南汽车制造厂的一角



古茶亭

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、筑地道、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，经过四十年的艰苦努力，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”，本为荆榛薮莽之地，鲜与外通。自宗周初期，楚先人“筚路蓝缕，以启山林”，向南拓展开发，由荆而及湘，水陆交通遂于中原相连。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，北绕颖、泗，西包巴蜀，东裹郑、淮”，其所灭展、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“鼎阜”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”，“湘州大舩，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的40年中，经过恢复、“跃进”、调整、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，使人们能通过事物发展变化的轨迹，盛衰兴替