

1804



衡阳交通发展纪实

湖南省衡阳市政协学习文史委员会 合编
湖南省衡阳市交通局

衡阳交通发展纪实

衡阳文史第15辑

阳珞镔 主编

李家和 审订

衡阳市政协学习文史委员会 合编
衡阳市交通局

衡阳交通发展纪实

衡阳文史第十五辑

衡阳市政协学习文史委员会合编
衡阳市交通局

* * *

湘衡新出准字[1999]第 92 号
核工业第二十五公司印刷厂承印

开本 850×11 460 千字 大 32 开
印数：1200 册 单价 31 元

前 言

交通，一个熟悉的名词，一项人人相关的事业。人们对于它，有过叹息，有过欣喜；有过无奈，有过希冀；有过求索，有过奋起。在中华民族几千年的积累中，虽有木牛流马的奇巧，赵州桥的荣耀，大运河的成就，郑和下西洋的壮举……但也不过是沙中之金、清晨之星。直至本世纪上半叶，广大人民群众依然处于原始落后的交通状况之中：羊肠小道，断断续续；航道天成，遇旱而枯；铁路公路，凤毛麟角。肩挑背负，深受山河阻隔之苦；摇橹划桨，面临风浪吞噬之危；囿于饥寒交迫，对交通的需求无异于奢侈的梦想。

中华人民共和国成立后，在中国共产党的领导下，翻身民众节衣缩食，大办交通，从而开辟了交通发展的新纪元。八十年代以来，在改革开放的春风吹拂下，交通事业更是以一日千里的速度发展，并逐步与世界发达国家水平接近。今天的交通，已成为经济发展的先导，综合实力的重要标志，显示出无限美好的前景。

半个世纪以来，衡阳人民在党和政府的领导下，以巨大的热情，倾资献智，战天斗地，流血洒汗，在 1.53 万平方公里的土地上绘就了一张现代交通彩图。其情可

2000/10/1

颂，其绩可书。为此，衡阳市政协学习文史委员会和衡阳市交通局联合编辑出版《衡阳交通发展纪实》文史资料专辑，以再现50年来我市交通建设的动人场面，记载交通面貌的演变过程，展示交通发展的最新画卷，讴歌党和人民大办交通的丰功伟绩，赞美交通行业的干部职工为改变衡阳交通面貌所付出的艰辛劳动。以资存史，以史育人。

本书的出版是市政协领导高度重视、全市政协系统和交通行业各部门共同会战、社会各界人士大力关心和支持的结晶。在市政协副主席、本书编委会主任李家和的领导和具体策划下，市政协学习文史委员会同市交通局通力合作；各县（市、区）政协主席和分管文史工作的副主席身体力行；各县（市、区）交通部门和政协文史部门密切配合，精心安排，组织稿件；撰稿者热情高涨，争分抢秒收集、整理史料；编辑人员加班加点，勤奋工作；整个出版过程环环紧扣，进展顺利，自1999年4月中旬开始征稿，到10月出版，半年时间一气呵成。在此，谨向为本书出版付出了辛勤劳动和给予关心、支持的单位、个人一并表示衷心的感谢！

由于时间仓促，人力较少，编辑水平有限，书中不足甚至错误之处在所难免，敬请读者批评指正。

编者

1999年10月30日

编委会顾问：袁宏尧

编委会主任：李家和

编委会副主任：滕南斌 汪威吉 阳珞篪

委 员：毛利群 詹心支 贺湘涛 旷章才

王永明 廖雪六 谭泽银 易运前

施正周 钟国政 杨宝祥 江元夏

袁久明 易民主 封福生 肖文告

刘积炬 向忠荣 廖常匡 彭自春

刘树桂 周福龙

主 编：阳珞篪

副 主 编：江元夏

编 辑：涂国华 杜永庆 袁海峰 李繁荣

刘振球 王太善 李 伟 颜昌华

赵海金 曹 晋 谢胜光 肖华宝

王龙舟 谢年春 邹远匡 黄国士

邹金生 陈孝军 王恒诚 谭志

肖文俊 何 菲

目 录

创“先行”伟业 铸交通辉煌 …………… 滕南斌 汪威吉 (1)

综合回忆篇

蒸阳交通之巨变…………… 易佩康 杨双华 (18)

日趋发达的耒阳交通业…………… 段志刚 (31)

迎难而上的常宁交通…………… 肖长河 (41)

从古驿道到现代交通网

——祁东县交通事业发展变化总揽……………

…………… 易民主 王泽南 (49)

关山千重 路在脚下

——衡东县抓公路建设促百业兴旺…………… 蒋勤功 (65)

衡南交通的发展历程…………… 廖炎秋 (73)

我与衡山交通 50 年…………… 汪春衡 (80)

前进中的郊区交通…………… 段汉清 (85)

南岳旅游交通史话…………… 陈文科 (92)

公路桥梁篇

衡阳公路的起源与发展…………… 钟国政 (96)

改革开放以来县乡公路建设的历史性飞跃 …… 周海波 (101)

黄金通道

——国道 107 线衡阳段的改造与建设 …… 肖华宝 (108)

水泥混凝土公路在我市的兴起…………… 肖华宝 (114)

八十年代的常宁公路建设…………… 李家和 (117)

- 攻克“三难”建“三南” 郭晔春 (131)
- 筑就瑶乡致富路 王恒诚 (141)
- “城车”路的改造过程 许眉生 (146)
- 省道 1807 线常宁至松柏水泥路的建设 左常柏 (151)
- 蒸阳大道建设素描 邱曙光 (154)
- 衡阳县李腊公路的改造 万文献 (161)
- 公路养护的排头兵
- 记衡阳县公路局台源公路站站长赵治雪
 王龙舟 (163)
- 衡东县的公路建设 黄国书 (166)
- 努力为民办实事 “五永”公路大变样 资春联 (180)
- 国道 107 线耒阳段的建设 刘洪楠 (183)
- “三南公路”耒阳东段改建记 刘洪高 (190)
- 高速公路耒阳段“西线东移”之始末 黄从县 (194)
- “铺路石”张务生 聂绍梅 (198)
- 衡（山）西（渡）线建设亲历亲闻记 朱海清 (201)
- 全省一流的富民工程
- 衡山县乡镇油路建设纪实 阳开云 (205)
- 今非昔比“衡白”路 刘积炬 (216)
- 107 国道衡山段文明样板路的创建 陈爱国 (221)
- 踏平坎坷成大道
- 忆衡南县泉花公路的改建 张中怡 (224)
- 栉风沐雨养好富民路 王芳茂 (227)
- 众志成城筑坦途 百里洪河桃花路 王元生 (229)
- 难忘枫荷路建设的日日夜夜 邹湘东 (234)
- 情系桃源隧洞
- 记当代愚公刘芳庭 邹金生 (239)

- 民办公助修大道 创造条件奔小康 唐光耀 (243)
- 茶山坳镇群众大修公路尝甜头 颜朝林 (248)
- 来之不易的郊区乡村公路网 沈文兴 (252)
- 回顾南岳两条重要公路的建设 吴国财 (257)
- 依托名山修好路 熊孟村 (260)
- 建国后兴建的主要桥梁 肖华宝 (264)
- 雁城飞彩虹 国道更畅通
- 衡湘公路大桥建设记 蒋 达 (270)
- 回眸松柏湘江大桥的建设 朱化富 (279)
- 忆衡山湘江大桥前期工程建设 戴子炎 (291)
- 飞虹通途车为织 城乡连接富源来
- 茶市耒河大桥建设的回顾 戴魁扬 (302)
- 一桥飞架奠万代鸿基
- 衡南县湘江公路大桥建设礼记 张中怡 (310)
- 向阳桥记 王太善 (316)
- 募捐义建花山桥 王太善 (319)
- 千年古渡变通途 许眉生 (322)
- 泉溪人圆了“盼桥梦” 余治海 胡春华 (325)
- 神仙赐桥在白果 扩建大桥神仙乐 唐德军 (329)
- 镇龙利民的龙荫桥 汪炳阳 (333)
- 我所知道的车江桥 段剑琴 (335)

水上运输篇

- 衡阳港的变迁 胡焯红 (337)
- 衡阳市航运总公司的风雨历程 陈 谦 (352)
- 正在建设的衡阳港千吨级码头 黎子舟 (357)
- 耒水航运的主力军

——耒水运输总公司在逆境中开拓前进 …	曾庆贵 (365)
湖南湘江航运建设二期工程简介 ……………	李 毅 (371)
大源渡航电工程建设中的协调工作 ……………	李家和 (375)
尽职协调创新路 古城遗址建新城 ……………	戴子炎 (392)
祁东航渡记略 ……………	邹金生 (400)
衡山航运发展侧记 ……………	黄国兴 (403)
郊区水路交通的进步与发展 ……………	申元发 (408)
松柏航运码头的建设 ……………	张有华 (411)

运输管理篇

日新月异的衡阳交通运输大市场 ……………	胡凌志 (413)
伴随时代步伐的衡阳征稽 ……………	李自新 (419)
交通运输事业大发展 行业安全管理创佳绩 ……	胡新惠 (428)
祁东县的交通运输管理 ……………	谭方龙 (439)
耒阳的站场建设与客货运输市场管理 ……………	彭自春 (444)
方兴未艾的衡东道路运输业 ……………	文海澄 (450)
蓬勃发展的郊区公路运输 ……………	王代会 (454)
加大改革力度 搞活旅游运输 ……………	谷荣华 (458)
衡阳汽车运输集团公司创业成就录 ……………	石万福 (461)
深化改革添活力 主副并举拓市场 ……………	袁 泉 (473)
市场经济大潮中诞生的天风公司 ……………	李 伟 (479)
索道凌险峰 一览众山小 ——南岳索道建设纪实 ……………	刘水生 (481)
祁东县运输总公司靠合资求发展 ……………	严再生 (484)
公汽——洪桥一道亮丽的风景 ……………	彭铁民 (487)
苦念“三字经” 企业气象新 ——记衡阳县运输公司经理陈念党 ……………	王龙舟 (493)

- 改革发展中的西渡汽车站 阳东元 (498)
- 祁东汽车站旧貌换新颜 王泽南 (504)
- 一块闪光的铜匾
——记耒阳市出租车客运优质服务百日竞赛活动
..... 聂绍梅 (507)
- 一所新兴的职工培训基地
——市交通职工学校的创办情况 王芳位 (513)

铁路航空篇

- 建国以来衡阳铁路的现代化建设之路 杨宝祥 (518)
- 独领风骚的衡阳火车站 曹淑君 (529)
- 事事人规范 处处讲文明
努力创建全国一流服务“窗口” 任炳南 (539)
- 二十世纪的衡铁电务段 何腊云 (548)
- 奋进中的衡阳机务段 王 健 陈国庆 (554)
- 来自衡阳北站的报告 郭汉生 (563)
- 衡阳至坪石铁路复线的建设 朱新源 (567)
- 衡阳机场简史 李家和 (575)

创“先行”伟业 铸交通辉煌

滕南斌 汪威吉

衡阳历为湘南重镇，人杰地灵，物华天宝，古称“寰中佳丽”，江南形胜。衡阳交通居南北之要冲，扼荆吴之咽喉，为两广之门户。衡阳交通事业的发展，已经跨越了2000余年的曲折历程，衡阳人民为之艰苦奋斗，取得了非凡的业绩：从羊肠小道发展到四通八达的道路交通网络；从肩挑背负发展到现代化水、陆、空并举的立体交通格局，为衡阳的经济建设和改革开放发挥着日益重要的作用。

在漫长的封建社会和半封建半殖民地社会里，衡阳交通事业步履艰难，发展缓慢。从秦始皇发动筑路开始，到中华民国的二千一百多年，经过历代开发和清代整修，只是初步形成过境的主干路线和通往各县的驿道网络。从民国14年湘南筑路会议开始，到1949年中华人民共和国成立的的25年，衡阳只有公路440公里，而且标准低、路况差，交通环境十分恶劣。

1949年至1999年的50年，是衡阳交通飞速发展的50年，是衡阳交通面貌发生翻天覆地变化的50年，同时也是衡阳交通由相对滞后、“瓶颈制约”到适度超前、网络完善，发生质的飞跃的50年。特别是1978年以后的改革开放为交通事业的发展注入了强劲的动力，从而使衡阳交通事业进入鼎盛时期。这一时期，衡阳交通事业在党的改革开放春风吹拂下，以建立综合运输体系为方向，以完善运输市场为目标，以加强交通基础设施建设为重点，以深化企业内部改革为中心，以公路运输为主

· 滕南斌：现任衡阳市交通局局长。
汪威吉：现任中共衡阳市交通局党委书记。

力、水陆运输为优势、专业运输为骨干，初步形成了以公路为主体、铁路为骨干、水路为基础、民航为辅翼，交通设施现代化，纵横交错、四通八达的立体交通运输体系。

世纪之交的今天，古城衡阳已建立了以城市为中心向外辐射，以县乡为重点向外扩展，以 107、322 国道和即将建成的湘耒、耒宜高速公路以及即将动工兴建的衡昆高速公路为主骨架，以湘水、耒水为主航道，城乡相通、水陆衔接、干支直达的交通运输网络，为发展衡阳经济，发挥了先导作用。

艰难中起步

“车子跳、衡阳到”。背负着累累创伤，衡阳古城还记得 1944 年著名“衡阳保卫战”中，日寇飞机狂轰滥炸，城市仅剩 5 栋完整的房子，道路桥梁毁坏殆尽。1949 年衡阳解放时，仅有简易公路 8 条 440 公里，汽车 205 辆，陆上搬运装卸工具只有扁担、箩筐、手推车、木板车等。1949 年 8 月，衡阳公路汽车客运相继恢复开班。1950 年 1 月，湖南省公路运输公司统一衡阳汽车客运，实行独家经营，开行的客班仅有长沙至零陵、长沙至衡阳、衡阳至零陵、衡阳至邵阳、衡阳至常宁、衡阳至耒阳、耒阳至郴县、耒阳至界化垄、耒阳至醴陵 9 个班线。当时衡阳公路运输分公司仅有客车 33 辆，且大多老化陈旧，座位狭窄。鉴于此，公司立即着手选用较好底盘，装制型号统一、车身宽敞的 29 座客车，进行更新换代。到 1952 年，客车增至 34 辆，但工作车率仅 30% 左右。1953 年，通过开展劳动竞赛，加强技术管理，客车平均车吨月产量由 1093 吨公里提高到 2153 吨公里，增长 97%。1956 年，专业客车发展到 38 辆，比 1953 年增加 31%，完成客运周转量 5718 万人公里，比 1953 年增加 1.87 倍。1958 年，由于经济的复苏，交通“瓶颈”制约越来越突出，公路建设在当时掀起了一个小高潮。经历几年时间“切实整顿、加强养护，积极恢复，逐步改善”之后，衡阳公路有了一定的

发展。至1975年底，全市已有公路59条，公路里程1593公里，比建国初期增长2.67倍。公路里程的增加和公路路况的改善，为交通公路运输提供了有利条件，公路客运班次、班线逐年增加，至1978年，衡阳开行的长途客班达19条班线、46个班次，短途客班达34条班线、225个班次。

衡阳水路运输时间长，但起点低，相当长时期为单一木帆船运输，上溯粤桂，下通洞庭，远航长江。解放初期，水上运输靠手工操作驾驶木帆船，劳动强度大，航速慢，运输效率低，船工们一年四季“面朝河水背朝天，上滩过坝口吐烟”。为彻底改变这一落后运输工具，1957年，衡阳市木帆船社自造第一艘木质机帆客船，20吨位44千瓦，于当年7月1日在筷子洲下河试航成功。1960年至1969年，衡阳重点改造木质船，主要是将小驳船、倒扒子船逐步改造成通舱船，改窄底为宽底，加宽船体，提高航行稳定性和抗风能力；改高梁为矮梁，加长船舱，增加船容，方便装卸；改宽侧口，拆卸浪槽，加宽船体上身，扩大舱容，增加货位；改尖头翘尾为平头平尾，方便船行了望，有利安全；改窄平板为宽平板，方便操作；适当加长和加宽船尾，改善船员的住宿条件。1970年至1978年，重点发展机船和制造水泥船。这一时期，由于公路运输迅速发展，物资流向流量发生了很大变化，水路货运、客运明显下降，运力大于运量的矛盾更加突出。为了扭转水路运输被动局面，以衡阳市航运公司和耒水运输公司为主体的境内航运企业的船舶，不得不由长期固守本港开始转向外港打“游击”，到洞庭湖区及外江参运。

改革中崛起

观念之阻甚于山。改革图新，没有湘江北去的浩大气魄，哪堪冲断千山云雨，通江达海。水走山势，海纳百川，改革潮中的衡阳交通人，有革故的悸动，更有鼎新的期冀。

党的十一届三中全会以来，改革的春风吹遍神州大地，衡

阳交通体制逐步展开改革。1983年8月衡阳地、市交通局合并为衡阳市交通局后，交通主管部门从主要抓直属企业转到重点抓行业管理；从具体抓企业的生产经营活动转到对运输经济进行宏观调控。按照“国营、集体、个体一齐上，交通部门一家管”，“有路大家行车，有水大家行船”的原则，坚持以公有制为主体，以专业运输企业为骨干，以个体运输为补充，充分调动各方面的积极性，大力发展交通运输业。特别是1992年邓小平同志南巡谈话发表和党的十四大召开之后，全国上下掀起了第二次改革的热浪。我局紧紧抓住这个千载难逢的机遇，立即在全系统2万多名干部职工中开展解放思想的大讨论，并在三个方面达成共识：一是在判断姓“社”还是姓“资”三条标准上统一了思想；二是在改革也是革命，也是解放生产力的认识上统一了思想；三是在交通成绩在于改革、差距在于改革、出路仍在干改革上统一了思想。广大干部职工的思想观念、价值标准发生了质的变化。全市交通系统以此为契机，全方位推行各项改革。

第一，交通管理体制深化改革进一步深化。1992年以前，市“两费”征收办和总段养路费征收办分设独立，一方面车主缴纳交通规费多了几个环节，要多跑几个地方；另一方面，分设的部门越多，存在的漏洞也越多，不利于管理，严重影响了交通建设资金的筹集。为了减少环节，堵塞漏洞，及时足额征好费，1992年下半年，我局对交通规费征稽体制和交通运输管理体制进行了改革，将“两费”征收办和总段养路费征收办合并，成立了交通规费征稽处、所；运管费改过去自收自支为统收统支，实行收支两条线制度，从而克服了旧的交通管理体制存在的弊端，形成了统一领导，分级管理，双向考核管理网络，收到了良好效果。近几年来，交通规费征收额年均以10%的速度递增。1998年，由于受到“费改税”宣传的负面影响，交通规费征收环境愈来愈恶劣，规费征收形势相当严峻。为彻底扭转

这一被动落后局面，我局决定大刀阔斧，对症下药，重点推进三项改革。首先，与各县（市）区政府和交通局实行“五挂钩”，即征收计划与建设项目挂钩，超收与分成挂钩，征收进度与资金拨付挂钩，目标考核与征收环境挂钩，年终奖罚与征收效果挂钩。其次，在征稽机构内部推行“七项制度”，即征稽人员聘任制、竞争上岗制、含量包干制、调度讲评奖惩制、查漏补缺制、风险抵押制、督查督办制。再次，将各县（市）区征稽所党组织关系和所长、副所长任免建议权、申报权下放给各县（市）区交通局。上述三项改革举措实施之后，产生了立杆见影的效果。规费征收月月超计划，月月创纪录，月月在全省排名第一。

同时，为了进一步加大交通行业管理的力度，交通机构改革取得了明显成效。继市西合铁路管理处升格、市公路总段更名为市公路管理局之后，市规费征稽处、市交通运输管理处、市县乡公路管理处、市港航监督处分别于94、95、96年升格为副县级全民事业单位。在此期间，一些企事业单位相继成立和被划出。1987年10月31日，交通监理由交通部门移交公安部门接管。1990年，衡阳汽车配件厂、衡阳特种车制造厂由隶属市交通局管理划归市机械局管理。1991年9月，为加强交通职工队伍素质培训，创立了衡阳市交通职工学校。1992年10月19日，为调整产业结构，发展第三产业，成立了衡阳市天风实业总公司，为全民所有制企业。1997年元月1日，为加强交通工程质量监督与管理，成立了湖南省交通建设工程质量监督站衡阳分站。

第二，交通计划投资体制改革逐步完善。由于长期受计划经济思想的束缚，人们总认为交通基础设施建设只是交通部门的事。为了改变交通建设单一的部门行为，充分调动各级政府、部门和人民群众大办交通的积极性，加快交通基础设施建设，1994年，我局重点推行了投入产出总承包的计划投资体制改

革，积极探索多渠道筹资、多主体投资和建立回收机制的新路子，大力开展“民工建勤、民办公助”，采取“谁投资、谁受益”的办法，鼓励兴建商品路、商品桥，实行新建路桥收取通行费，大大加快了道路、桥梁建设，改善道路通行条件，促进地方经济建设。继1994年至1995年第一轮承包在全省取得较好成绩之后，1996年至1997年第二轮交通建设投入产出承包，衡阳在全省夺得“公路建管养”和总分两个项目第一名。通过投入产出承包措施的实施，人们的观念从“要我修路”逐渐向“我要修路”转变，“小路小富，大路大富，高速公路快富”已成为人们的共识。目前，交通基础设施建设已由过去的单一部门行为变成社会共同行为；单一的资金来源变为多渠道融资体制，交通基础设施建设已驶入了加速发展的快车道。1996年至1999年，全市交通固定资产投资完成66.219亿元，4年间投资相当于1978年前29年总和的600倍。1992年以来，全市新增公路170公里，新增等级公路709公里，新铺油路866公里，新铺水泥路420公里。水泥路建设从零起步，以年均50公里的速度递增，成为全省水泥路里程最多的地市。砂改油以年均90公里的速度递增。新建改造衡山、松柏、茶市等大小公路桥梁42座，新建县（市）级公用型车站11个，停车场9个，交管站、公路站40个。整治疏浚航道199公里，新建港口码头5座，完成改换湘江一级航标182公里，通航能力达500吨级。目前，全市除祁东河洲大桥待衡昆高速公路动工后兴建，河洲渡口仍保留船渡外，其余渡口均实现了改渡为桥的根本性转变，昔日“人在隔河等半天，大风大雨更危险”摇橹撑篙的时代即将变成历史。同时，拓宽了衡阳市区和五县二市二区城市出口路，重点对国道107、322线等主要干线进行水泥路面改造和工程配套，107国道衡阳段水泥路面改造和文明样板路建设在全国和全省评比中名列前茅，受到国家交通部、省委、省政府、省交通厅的一致好评和人民群众的普遍赞誉。这一成绩来之不易，它