

002509

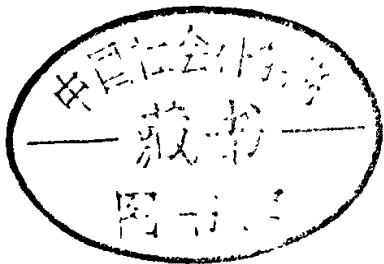
湖南交通史志丛书

祁阳县交通志

湖南出版社

祁阳县交通志

王首道题



祁阳县交通志编纂办公室

A97方 — 4

祁阳县交通志

王首道題



祁阳县交通志编纂办公室

A97方 — 4

《祁阳县交通志》编纂领导小组
暨编纂办公室

编纂领导小组

组 长	钟上元			
副组长	陈新民	刘炳元		
组 员	陈芳武	肖立正	杨有谱	陈友元
	吴道贯	王贤俊	朱南宁	李天喜
	钟铁生	陈付保	罗春保	李明正
	张振华	唐带秀	申带丽	陈和平
	王福林	黄阳春	何国庆	张其民
	黄启圣			

编纂办公室

主 编	黄启圣		
主 审	刘甲柱	刘忠福	
摄 影	谢德新	黄启圣	

序

《祁阳县交通志》从1986年开始编纂，几经寒暑，数易其稿，今天终于出版。本书坚持辩证唯物主义和历史唯物主义，溯本求源，广征博采，详今略古，实事求是地展示了祁阳交通全貌及其衰盛发展的历程。

祁阳为湘南古县，背负九嶷，面徭潇湘，历史悠久。相传上古时期，舜“浮湘江而溯潇浦，登九嶷而望苍梧”，水陆交通始兴。继后，灵渠开凿，湘桂通航；驿道兴修，南北畅通；祁阳水、陆交通日益便利。但是，由于历代封建王朝政治腐败，战祸连绵，祁阳交通发展十分缓慢。中华人民共和国成立后，祁阳交通蓬勃发展，一个以县城为中心，以湘桂铁路、322国道、三南公路和湘江水路为主干，向周围各县市辐射，铁、公、水路相联的交通运输网络初步形成，有力地促进国民经济的发展和社会的进步。

《祁阳县交通志》的问世，弥补了祁阳历代志

书中交通内容甚少的缺陷，对全面、系统地了解和研究祁阳交通状况大有裨益，对深化交通改革，加速交通发展，具有现实而深远的意义。值兹发行之际，谨序为贺。

钟上元

1994年8月1日

凡 例

一、时间断限：上限为明代宗三年（1453年），重要事物追溯起源；下限为1993年。

二、本志县域：1952年3月底以前按唐武德四年（621年）所置疆域记述，1952年3月底以后按1954年调整区划记述。

三、编纂体裁：采用语体文，以述、记、志、图、表、照、录等方法进行编纂；共5篇13章35节。

四、年代表述：古近代律用朝代或民国纪年，并括注公元纪年；中华人民共和国成立后，用公元纪年。

五、度量单位：除历史上的计量单位照录、并括注现用计量单位外，一律采用我国现行法定计量单位。

六、资料来源：均出自现代档案和多方反复核实的座谈口碑；所用数据基本上来自县统计局，统计局没有的来自省、地、县交通部门各单位。

目 录

概 述.....	(1)
大事记.....	(10)
第一篇 道 路	(32)
第一章 古道	(33)
第一节 驿道	(33)
第二节 大道	(35)
第三节 古桥	(39)
第四节 设施	(45)
第二章 公路	(49)
第一节 路线	(49)
第二节 桥梁	(64)
第三节 设施	(73)
第四节 养护	(78)
第三章 运输	(83)
第一节 客运	(83)
第二节 货运	(88)
第三节 企业	(94)
第二篇 水 路	(98)
第一章 航道	(99)
第一节 路线	(99)

2 目 录

第二节	设施	(104)
第三节	整治	(108)
第二章	渡口	(111)
第一节	古渡	(111)
第二节	企业	(116)
第三章	运输	(122)
第一节	客运	(122)
第二节	货运	(127)
第三节	企业	(133)
第三篇	铁 路	(139)
第一章	湘桂线	(140)
第一节	路线	(141)
第二节	桥梁	(142)
第三节	车站	(143)
第二章	专用线	(145)
第三章	运输	(146)
第一节	客运	(146)
第二节	货运	(149)
第四篇	工 业	(152)
第一章	船舶修造	(153)
第一节	工场	(153)
第二节	船厂	(155)
第二章	车辆修造	(158)
第一节	制造	(158)
第二节	修理	(160)
第五篇	管 理	(162)
第一章	交通行政	(164)
第一节	交通局	(166)

第二节	交管站	(170)
第二章	行业管理	(172)
第一节	航政	(172)
第二节	路政	(176)
第三节	运政	(180)
第四节	安全	(183)
第五节	企管	(189)
附 录		(192)
一	驷马桥碑记	(192)
二	祁阳县人民政府关于开展交通大会战的布告	(193)
三	万众一心战“三南” 三年建成幸福路	(194)
四	祁阳县 30 年公路建设规划方案	(200)
后 记		(207)

概 述

祁阳县位于湖南南部，湘江中游，东经 $111^{\circ}35'$ 至 $112^{\circ}14'$ 、北纬 $26^{\circ}02'$ 至 $26^{\circ}51'$ 之间，东邻祁东、常宁，南界桂阳、新田、宁远、双牌，西连永州、冷水滩，北接祁东，东西宽64.5公里，南北长90.5公里，辖12区(镇)、1林场，计66个乡(镇)，总面积2521平方公里，总人口91.4万人。祁阳地形以山岗、丘陵为主，南北高，中部低，山丘占总面积72.04%。南陞阳明山脉重峦叠嶂，北边四望山、祁山山脉起伏连绵。湘江西来东去，横贯县境中部，将县域分为南北两半；白水自南向北、祁水由北往南汇入湘江，构成“十”字形水路骨架。湘桂铁路贯通黎家坪、大村甸两个区。南部的菜(园)一白(果市)公路、木(梓圩)一金(洞)公路、清(水塘)一大(忠桥)公路，中部的三南公路、祁(阳)一丝(塘)公路、白(水)一唐(家岭)公路，北部的322国道、祁(阳)一油(塘)公路、黎(家坪)一石(板铺)公路，为县境公路交通运输的主动脉。

祁阳交通历史悠久。上古时期，舜南巡“浮湘江而溯潇浦，登九嶷而望苍梧”，祁阳水陆交通始得开辟。祁阳出土的商、周文物中，既有中原的鼎钺铜具，又有岭南的印文陶器，可见祁阳在春秋战国时已是南北物资交流的通衢。公元前221年，秦始皇发大军50万经略岭南，一军沿湘江循潇水、过萌诸岭进入广西；一军由史禄率领于湘江上游开凿“灵渠”，沟通湘、漓二水为运粮通道。自此以后，中原地区与岭南交通，多取道于此。两汉，南海诸郡珍贵贡品，长江流域丝绸特产，多经祁阳北运南输。三国时，吴主

2 概 述

孙皓始设祁阳县，晋因之，田赋粮秣均取水路运抵建业。唐代，长安直达交州的驿道贯穿祁阳，陆上交通日渐畅便。明初，祁阳漕运畅道，竹木排筏直运武昌以至江淮，谓之“东湖木”。自明至清，湘省食盐，几度改淮纲为粤引，祁阳不仅有取道常宁、耒阳抵粤的驿道，而且有取道宁远、兰山去粤的捷径盐道，一度“商务异常繁盛，肩挑背负过岭南者不下十万”。明清两代，京都通桂省的干线驿道在祁阳的里程达 69 公里，共有驿铺 14 处。清末，境内湘江出现轮船。民国时，公路和铁路修通县境，汽车、火车运输由此开始。

中华人民共和国成立后，祁阳的交通面貌发生翻天覆地的变化。一个以县城为中心，以湘桂铁路、322 国道、三南公路和湘江水路为主干，向周围各县市辐射，铁、公、水路相联的交通运输网络逐步形成，有力地促进国民经济的发展和社会的进步，其具体表征是：

公路交通蓬勃发展 解放初期，祁阳仅有 41.05 公里衡桂公路，破烂不堪，且无一座公路桥。陆上运输仍以人力、板车为主。为医治战争创伤，恢复国民经济，祁阳人民发扬当家作主的精神，修复公路，架设浮桥，并修建黎（家坪）—石（板铺）公路，公路运输得以畅通。1950 年，湘运公司在境内设祁阳、洪桥、黎家坪三个汽车站，备有客车 1 辆、货车 2 辆，完成客运 7.5 万人、126 万人公里，货运 1.91 万吨、32.75 万吨公里。“大跃进”时，为缓解炼钢所需木炭、焦煤运输的紧张状况，中共祁阳县委发出“交通运输要大道化、车子化”的号召，公路建设掀起高潮，先后修筑祁（阳）—常（宁）、木（梓圩）—金（洞）、清（水塘）—大（忠桥）、祁（阳）—下（马渡）等 4 条简易公路的大部分线段和 10 余条区社公路毛坯，总里程达 231.4 公里，并建成东江、沙滩河两座公路大桥。1958 年，湘运公司调 15 辆货车入县，长驻清水塘，支援焦煤运输，共完成货运 14 万吨、108 万吨公里。祁阳汽

车站仅有的1台客车，增开黎（家坪）一文（明铺）班车，共完成客运15.4万人、215.2万人公里。县运输公司也始置汽车3台，完成货运0.6万吨、13万吨公里。“文革”期间，祁阳人民在动乱中力排各种干扰，先后修通祁（阳）—丝（塘）、祁（阳）—油（塘）、白（水）—唐（家岭）、薰（园）—白（果市）等4条、142.83公里县级公路和49条、218.8公里区社公路，实现社社通公路。1976年，全县共有客车8辆，完成客运19万人、561万人公里；共有货车52辆，完成货运10.3万吨、98.8万吨公里。中共十一届三中全会以后，公路交通出现质的飞跃。境内322国道（衡桂公路）改建为“二级线型、一级宽度”的沥青混凝土路面；又筑成境内长40.05公里，二级线型，沥青混凝土路面，贯穿湘、赣、闽三省，直达沿海经济特区厦门市的“三南”公路；7条县道和部分区乡公路通过整修，达到四级以上公路标准。自1978年起，大坝、白水、大忠、湘江、两江等公路大桥先后建成通车。1993年，322国道的祁（阳）—黎（家坪）段水泥混凝土路面改建工程，祁（阳）—丝（塘）公路沥青混凝土路面改建工程，祁阳县城综合车站和黎家坪、白水、城关停车场等交通基础设施相继动工兴建；以提高公路等级和通过能力为主要内容，连续三年大搞民工建勤修公路，取得很大成绩，基本上实现村村通公路。1993年底，全县共有公路102条、727.03公里，为1949年的17.7倍。公路运输实行“国营、集体、个体一齐上”的改革政策，机动车辆迅猛增加到2873辆，其中客车267辆，货车1387辆，小四、三轮车991辆，摩托车228辆；是年共完成客运1783万人、53464万人公里，货运214万吨、16278万吨公里。

水路交通拓展外江 解放初期，祁阳货运以木帆船运为主。1951年，个体船民组织起来，走合作化道路，积极整治航道，开发支流水运。境内湘江、白水、祁水、白河及部分小支流均可通航，总里程达277公里。1950年，境内共有木帆船875艘、7751

4 概 述

吨，完成客运 1 万人次、28 万人公里，货运 4.51 万吨、512.98 万吨公里。1956 年，为调节运力与运量，开展“定港分段”工作，祁阳定船 584 艘、3023.6 吨，余剩 437 艘、7711.4 吨迁赴零陵、衡阳、湘潭、长沙及洞庭湖区落籍。“大跃进”时，因大炼钢铁、滥伐林木，白水、祁水及部分通航小支流泥沙淤积日趋严重，通航困难。县木帆社（航运公司前身）投入大量人力、物力，进行航道疏浚，仅能维持境内通航里程 188 公里。1958 年春，木帆社造出“一号”机动客轮并投入使用，结束祁阳无机动船的历史。该年，县木帆社拥有木帆船 539 艘、3220.9 吨，80 马力机动客轮 1 艘、120 座，共完成客运 5.44 万人、146.92 万人公里，货运 10.78 万吨、920.48 万吨公里。“文革”期间，祁阳水利、水电建设没有贯彻“统筹兼顾，综合利用”的方针，湘江各支流上建起无数拦水坝，均无通航船闸，造成白水、祁水及通航小支流全部断航，境内航道仅剩湘江 100.8 公里。当时，祁阳煤炭开采复兴，外销运量剧增。为提高水运效率，县航运公司掀起木帆船改机动船热潮。县内很多单位和农村社队、个人也纷纷增置船舶，竞相参与水运。1976 年，全县共有货船 658 艘、4203 吨，其中机动船 129 艘、2555 吨、2247 马力。县航运公司有船 210 艘、2578 吨，其中机船 60 艘、1045 吨、1210 马力。全县水运共完成货运 25.3 万吨、2103.8 万吨公里。航运公司完成客运 45.47 万人、943.12 万人公里，货运 18.7 万吨、1551.12 万吨公里。中共十一届三中全会后，水上交通开创了新的局面。县航运公司运输船舶全部改成机动船；自制 120 吨级、120 马力的钢质挖砂船，既提高疏通航道的能力，又开辟砂石产销业务。由于运输市场开放，个体水运崛起，水运竞争日趋激烈。1983 年，祁阳划属零陵地区，境内煤炭流向变更，销路不畅，加之公路运输迅猛发展，货源频频弃水走陆，素以煤运为大宗的水运货源锐减。航运公司采取新的策略，发展大吨位钢质船，组织部分运力，冲出洞庭，参运长江；并兴办“综

合贸易公司”，开展木材、煤炭等长途贩运业务。1993年，全县共有货船408艘、5434吨，客轮5艘、404座。县航运公司有营运船68艘、2418吨，其中客轮5艘、404座。全县水运共完成货运8万吨、2352万吨公里。航运公司完成客运16万人、142万人公里，货运5.97万吨、1969万吨公里。渡口运输在境内水上交通中发挥了重要的作用。1964年，祁阳县渡口管理站成立，将全县97处渡口中的13处重要渡口接管经营，余剩84处渡口由当地乡、村管理。随着公路、桥梁的日益增多，渡口逐渐减少。1993年，全县渡口仅剩75处，对沟通城乡物资交流，方便当地群众生产生活，仍然起着积极的作用。

铁路交通不断改善 解放初期，湘桂铁路经过祁阳64公里线段，设有白鹤铺、洪桥、风石堰、白地市、黎家坪、大村甸6站。各站仅设正线1道，到发线两道，设备简陋，运输能力低。所用机车为日本产蒸汽机车，牵引力1000吨，时速30公里。1950年，6个车站共发送旅客12.4万人，发送货物11.73万吨。1952年，祁东从祁阳析出，境内仅有黎家坪、大村甸两个车站。1957年，境内线路进行第一次大修，P38型钢轨换为P43型钢轨。“大跃进”时，铁道部门对境内线路进行全面的技术改造，通过能力大为提高；并于坦头岩开辟采石场（内设水泥厂），增设场内专线，共计2216延米。采石场的开辟，既能满足境内铁路维修道渣和设施建设石料的需求，为日后更换水泥轨枕创造条件，又能支援其它路段对道渣的需要。1958年，境内两个车站共发送旅客13.6万人，发送货物5.2万吨。“文革”动乱，运输秩序受到冲击，运输日趋紧张，为确保铁路交通的正常运行，境内铁路单位实行“军管”，铁路职工在极其困难的情况下坚持工作。1966年，增设南河岭车站；1967年，对境内线路进行第二次大修，将P43型钢轨换为P50型钢轨；1971年，增设黎家坪省水泥厂专线，共计3376延米。日本产蒸汽机车全部换为国产蒸汽机车，牵引力达2400吨，时速达

6 概 述

100公里。1976年，境内3个站共发送旅客20.78万人，发送货物48.26万吨。中共十一届三中全会以后，铁道部门实行投入产出、以路建路的经济承包责任制，各车站站房、仓库、货场进行更新和扩建，通讯、信号等设备日趋现代化，到发线逐年延长到800米以上，全部站线均进行P50型两用轨中修。路枕全部换为水泥混凝土轨枕。国产内燃机车已替代国产蒸汽机车，牵引力达3000吨，时速达130公里。1984年，增设白塘车站并兴建黎家坪立交桥，改铁路、公路平面交叉为立体交叉，通过能力提高。1993年境内每日过往列车39对，是1950年的7.8倍；4个车站共发送旅客41.9万人，发送货物60万吨，分别为1950年的7.9倍和14.1倍。

交通企业日益兴旺 解放初期，祁阳仅水府庙、白水两处有木船修造工场，一无固定厂房，二无机械设备。工匠在河坡上凭手工作业，人员依业务多少而聚散不定。每年造船量约15艘、200吨，维修量约50艘、1000吨。“大跃进”时，“全民炼钢”，导致水上运输极度紧张，造船业随之兴旺。1958年秋，白水船厂创建；有职工20余人，次年增至179人，修建厂房540平方米。“大跃进”开始后，在“反右倾、鼓干劲”的声浪中，船厂职工日夜加班加点，赶造木帆船。1959年，共制造木帆船121艘、1786吨，维修476艘、3685吨，其中约有30艘、500余吨新造船舶因质量低劣不能使用，报废烧成木炭。60年代中期到70年代，白水船厂不断扩建厂房，增添机械设备，船舶设计、制造、维修能力不断提高。1966年，试制小马力木质机动船成功；1971年，水泥质机动船首次出厂；1975年，制造出第一艘衡—75型钢质机动货船，被确定为衡阳地区标准货运船型，为造船业新的里程碑。1976年，白水船厂共造船8艘、215.7吨、192马力，维修船舶239艘、800吨、796马力。随着境内机动车运输逐年增加，车辆制造、修理业应运而生。1971年，县运输服务站（运输公司前身）成立“车辆

修理组”，对企业内部车辆进行小修和保养。1974年10月，县交通局在“修理组”的基础上组建“祁阳汽车修配厂”，成为县内第一家汽车修理专业厂家。1976年4月，县搬运公司（运输公司前身）仿制机动三轮车成功，为县属企业自制机动车辆之始。1980年以来，县交通工业蓬勃发展。白水船厂添置现代化大型造船设备，厂房面积扩建为8500平方米，既能设计、制造吃水浅（0.65米）、转向灵、适宜细小支流航行的小型机船，又能设计、制造载重大（75吨）、稳性良，可以通江达海的甲板机船，还能设计、制造各种客轮、游艇、挖砂船等特殊用途船舶。1983年9月，县机械厂（浯溪机器总厂前身）研出WX—7Y500型柴油机动三轮车，荣获全国首届农用三轮车越野赛优胜奖，国家机械委员会列为定点产品；1986年12月，县浯溪机械总厂研制出WX—7Y1000型小四轮农用运输车，经省机械工业厅鉴定合格；1992年，该厂又研制出PJ975型、PJ850型机动三轮车，经省机械厅检验合格，批准为定点生产产品，因其性能优良，畅销市场，供不应求。与此同时，机动车维修业日益兴旺发达，县汽修厂厂房扩建达6750平方米，职工达124人，增添现代化生产、工艺、检测设备共23台（件），车、锻、镗、磨、刨、电、焊、油漆、冷作、修理等10多个工种齐全，能同时承担8辆汽车的大修任务。社会汽车维修厂店雨后春笋般涌现。1993年，境内有专业修理厂4家，各单位兴办维修厂、点12个，个体维修厂、点46个，从业人员共达446人。

交通管理逐步加强 解放初期，境内交通管理始由县建设科、后由县交通科负责，重点是将个体运输者组织起来，恢复运输生产。1951年，县政府在衡桂公路沿线以村为单位组成养路小组，与祁阳道班（县公路段前身）一起对公路进行养护和管理。1953年，祁阳航管站成立，负责境内航政管理。1955年，县人民委员会（以下简称县人委）以府交（四）字013号文下发通知，严禁在公路上堆放砖石、开挖水沟、砍伐树木。为加强运政管理，县交通科