

002135

湖南交通史志丛书

长沙市交通志

湖南出版社

湖南交通史志丛书

长沙市交通志

湖南出版社

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
李述斌 刘继雄 游清高 戴伦喜 熊伯魁
唐建雄 全裕增 彭巨左 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

《长沙市交通志》编纂委员会

主任委员： 胡运恒

副主任委员： 李振高 刘忠明 王执端 陆新中 袁文广

顾问： 刘甲柱 崔仁川

委员：（按姓氏笔划排列）

刘波涛	刘丙田	刘俊杰	向明生	苏宪章
李运秋	李少春	陈声浩	陈国祥	周平久
易田宏	张建国	段伯奎	唐月清	袁定权
贾应坤	黄理石	曹国辉	曾润生	曾石林
彭 澎	彭立任	彭利春	粟福溪	舒作模

主 编： 刘俊杰

编 辑： 邓胜泉 宁光荣 刘 义 何道曙 刘迪平

杨光贵 刘振伦

校 对： 杨光贵

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）以楮，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”，也孕育着未来的芽蘖，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，盛衰兴替的史实，是非因果的

关联，认识并把握事物的客观规律，科学地正确地解决社会实践任务。“以史为鉴”，并不只是单纯的“照镜子”。

湖南各地、市交通局的领导和有关同志，通过多年的努力，编纂成功分辖区的交通志，并决定分册出版，组成丛书，以期全方位、广角度、多层次地反映出湖南交通发展的历史进程，使今人和后继者在建设有中国特色的社会主义现代化实践中，有继承、有扬弃、有开创、有发展，取得新的更大的成就。值兹丛书分册付印之际，谨序以志。

陆德品

1991年9月1日

序

1949年至1990年的41年中，长沙市交通运输战线广大职工在中国共产党和人民政府的领导下，经过两代人艰苦卓绝的努力，取得了前所未有的成就，积累了丰富的经验。“忆往昔峥嵘岁月稠”。在为《长沙市交通志》写这篇序的时候，抚今追昔，不禁浮想联翩。

长沙是中国历史名城。

长沙是湖南省会，全省政治、经济和文化中心。

历史文献曾这样评介长沙的地理形势：“东控安成（泛指江西。江西吉安、袁州地区为晋时的安成郡），西通黔蜀，南连岭峽，北界重湖，绾毂三湘，雄视四方”。史料还记载：“楚得长沙，以为南服，故能雄长于江汉之间”。秦取长沙，以结黔中，致楚势削弱。“汉立长沙国，镇以藩王，屏障中原，机塞南疆”。晋室多事，因置湘州，以控压南服。元帝司马睿谓谯王丞曰：“湘州据上流之势，控三江之会，乃使丞镇焉”。南北朝时，萧铣先得长沙，遂能南尽交趾；及唐师克铣兵，入长沙，交广诸州，争相受命。五代时，

“马殷取潭州，遂霸有湖南，兼收岭表。”宋平湖南，置荆湖路于长沙，委以腹心。“宝祐中，蒙古突犯鄂州……，进破辰沅，遂围潭州，中外震动。自宋元以后，历代皆以长沙为三湘之要会，“指顾伸宿，皆有可为。南出则连（州）韶之头背可拊，北进则荆豫之腹心可探，东出则章（漳州）赣之肘腋可挟，西下则川黔之咽喉可塞。”

朝代的兴衰交替，历史的因果关联，当然主要不在于地理因素，但在历代的“鼎革”治乱中，长沙这块土地上确曾发生过许多可歌可泣的事件。

“楚塞三湘接，荆流九派通”。长沙之所以成为历代郡、国、州、路、府及省会的所在地，在于它是“水陆冲要之地”，也就是说它有着得天独厚的交通条件。

“驿道四达，湘江流贯，浏（阳河）、靳（江河）、滂（塘河）、洑（水）四水交汇，舟楫至便”，是古代长沙交通的特色，为一大优势。

长沙地区交通的历史，可资考证的近三千年。在漫长的封建社会里，长沙的水陆交通曾经有过辉煌的成就，楚舟节（1946年9月长沙黄泥坑出土的“龙节”），秦驰道，汉辎车，唐大舩，宋湘舸，明清两代所建的桥和所设的渡，或为出土文物所证，或为文献典籍所载，有的今尚存旧迹。但是，在封建制度的约束下，社会生产力的发展至为艰难，水陆交通事业代有兴废，基本上是自然条件下的自在自发运输。

清季末期，长沙开埠后，境内渐次通行轮船、火车，交通运

输开始质的嬗变；民国初，境内始筑长（沙）（湘）潭公路（时称“军路”），为我国修建正规公路的嚆矢；本世纪30年代初，境内航空事业发轫，至此，始粗具水陆空立体交通的雏形。但整个民国时期，军阀混战，外患侵迫，兵祸连结，经济萧条时居多，境内交通的总体水平低下。

二

1949年10月1日，中华人民共和国诞生了！中国人民从此站立起来了！长沙交通职工欢欣鼓舞，在中国共产党毛主席领导下和全市人民一道以巨大的热情投身到经济建设之中。然而，建国初期，长沙公路初通里程只252.43公里，皆为泥结碎石路面，大部分晴通雨阻；登记的公私汽车仅400余辆，技术状况完好的仅40余辆；水路运输仍以古老的木帆船为主体，公私轮船140余艘，技术状况良好的仅20余艘；市内装卸搬运全赖人力板车和杠子、筐子、钩子；设施陈旧的铁路不得不超负荷运行，省内最大的火车站——长沙火车站只有5股道，候车室面积仅160平方米；民航几乎从零起步。在如此薄弱的基础上，我们的交通却要肩负着支援抗美援朝和国民经济恢复发展的重任。广大交通职工没有辜负长沙人民的重托，在完成社会制度根本变革的同时，艰苦奋斗，胜利完成了各项运输任务，也奠定了交通自身继续发展的良好基础。可是，“一五”计划实现以后，由于未能坚定不移地实行工作重点的转移，致使交通发展缓慢。1966年开始的10年“文革”动乱，交通的发展更是步履滞重艰难，直到1978年中共十一届三中

全会以后，随着国民经济的大发展，交通也步入大建设、大发展、大改革的新阶段。今天境内公路通车里程已达 4558 公里，一级汽车专用公路 5.01 公里，二级公路 174.75 公里，占总里程的 3.94%；高级、次高级路面共 1114.88 公里，占总里程的 24.46%。市辖四县一郊和 237 个乡镇已通客班车，共有各类客货汽车 3.3 万余辆。境内国家铁路营业里程已达 118 公里，另有地方铁路 97 公里，专用线 32 公里，与国家铁路联结成网；机车、通讯并皆完善；长沙火车站已建设成为国内一流的客运站，一次可供 6000 旅客上车，日平均客流量达 5 万余人次。航空事业与时俱进，黄花机场已建设成为国家一级机场，近 40 条航空线连接国内 23 个大中城市，并有直达香港、温州、汕头、宁波的包机，年度旅客发送量已突破 15 万人次。港站搬运装卸作业已实现机械化。从总体上看，今日的长沙交通，已形成水陆空互相衔接、协调发展、干支相联、城乡直达、结构合理的网络系统，步入现代化的行列。长沙已成为湖南全方位交通枢纽，它辐射三湘四水，连接全国，正阔步走向世界。在交通建设与运输生产发展的过程中，交通工业、交通科技都获得全面长足的进步，各方面的先进人物不断涌现。

在当今振兴中华，实现四化，以超常规发展速度建设长沙的盛世之年，交通这一基础产业必将出现更大规模发展局面，实现交通运输的现代化的目标已经为期不远。

回顾过去，固可自豪；展望未来，任重道远。要将长沙建设成全方位开放的现代化交通枢纽，尚须坚持改革开放的方针，兢兢业业，扎扎实实，作不懈的努力。

三

“志，谓记也”，“志，犹知也”。盛世修志，不是“托诸空言”，而是为了经世致用。《长沙市交通志》本求实唯真的原则，系统地记述境内交通事业发展变革的轨迹和兴衰的因果关系，旨在存史以资治，使后继者有所稽，有所鉴，识有指归，行有准则，昌盛社会主义现代化建设事业。《长沙市交通志》填补了长沙地方交通志的空白，编写过程中，交通各部门多方面给予支持，众多同志参加了这项工作。局志办的工作人员以高度历史责任感，几载寒暑，几度春秋，辛勤耕耘，终于胜利成书出版，为长沙人民做了一件大好事！

马克思指出：“历史不外是各个世代的依次交替。”现实是以往的继续，未来是现实的继续，人类总是立足现实来审视历史并瞻望未来。当人们的视角已转到 21 世纪的时候，社会主义的新方志就是一面很好的“镜”。值此专志出版之机，谨序为贺。

胡运恒

1993 年 12 月

序 二

盛世修志，是我国优良的文化传统。史志“乃经国之大业，不朽之盛事”，是古人的定评。《长沙市交通志》在改革开放的新时期付梓出版，是盛世的盛事，是长沙交通战线精神文明建设和物质文明建设的一大成果。

《长沙市交通志》以实事求是的科学态度，用可征可信的史实，横列事项，纵贯古今，叙沿革，记兴衰，究因果，析成效，达道义，彰法则，取精示弘，阐幽发微，从中可以看出交通战线几代人的奋斗经历和交通运输与社会经济、文化的相互作用、相互影响。

过去、现在、未来是一条历史链，是一个前后连贯的人的实践过程。历史经验的可贵，在于给人们提供继续前进的动力，给人以研究、解决新问题的智慧。《长沙市交通志》反映了长沙市境交通事业发展的纪律，人们可以从中求得共识取得借鉴，为今后进一步振兴长沙交通，发挥省会城市的中心作用谱写新篇。

长沙因得天独厚的自然地理条件，历为湖南的政治、经济、文化中心和交通枢纽。中国共产党十一届三中全会后，实行的改革

开放以经济建设为中心的政策，使国民经济迅速发展，人民生活不断提高，作为“瓶颈”和纽带的交通运输业的任务更为繁重。面对建设、完善社会主义市场经济机制的新形势，我们必须增强责任感和紧迫感，借鉴历史经验，发挥长沙人民识大体、顾大局、热心办交通的传统，在改善长沙交通运输基础设施上狠下功夫，努力开创交通工作的新局面，为长沙经济、文化的繁荣当好“先行”。

《长沙市交通志》是集体智慧的结晶，自始至终得到各级领导和交通部门历届领导的关注与支持；编纂人员广征博采、辛勤笔耕，倾注了心血，值此书出版、发行之际，谨申谢忱！是为序。

李振高

一九九三年十二月

凡 例

一、本志系记述长沙地区交通发展变迁的专业志，力求历史性、地域性、资料性、科学性和可读性的统一。

二、本志按各种运输方式的历史发展顺序和各专业分工的实际设篇，横排竖写，篇下列章、节、目，全书计10篇36章133节。

三、本志本实事求是、详今略古原则，上溯浮动，下限1990年。

四、本志采用记、述、志、表、录、图、照7体，互为应证，各现所长，尽可能避免图表与文字记述重复及各体内涵的雷同。

五、本志资料源于史、传、旧志、档案、报刊等文献和有关人的回忆录与口碑资料，经考证鉴别，取其所宜。数据以统计部门数据为准。

六、本志历史朝代，律用通称，以括号注明公元纪年，1949年起用公元纪年。

七、本志引文、技术经济名词及术语，服从记述需要和依据各专业技术规范，不另注释。

八、本志对古、近、现代币制，均本时价。

九、本志大事记以年、月、日先后为序，有年无月置当年后，有月无日置当且后。

十、本志对人物均直书其名，无褒贬称谓，必要时在第一次出现时冠以职务名称。

十一、城市公共交通归属城建，邮政电讯，另有专志。

目 录

概 述.....	1
大事记.....	8
第一篇 水路	38
第一章 航道	40
第一节 干流	40
第二节 支流	41
第三节 整治	47
第四节 设施	52
第二章 港口	55
第一节 长沙港	55
第二节 县属港	67
第三章 帆船运输	73
第一节 船舶	75
第二节 航线	79
第三节 运输	80
第四节 运价	85
第四章 轮船运输	89
第一节 企业	91
第二节 船舶.....	104
第三节 客运.....	110
第四节 货运.....	113
第五节 运价.....	115