

002573

湖南交通史话丛书

郴州市交通志

湖南出版社

柳州市交通志



顏家龍署



编纂领导小组

组 长：黄昌宁

副组长：苏德绍 俸德余

成 员：周绍生 陈明光 罗教恂 刘知政

罗友明 周冬云 周理现 曾宪远

邓道纵 郭文辉

编辑委员会

主 编：苏德绍

编 辑：梁一航 李雄飞 周启文

校 对：梁一航 苏德绍

审 稿：刘甲柱 刘安伦

编纂领导小组

组 长：黄昌宁

副组长：苏德绍 俸德余

成 员：周绍生 陈明光 罗教恂 刘知政

罗友明 周冬云 周理现 曾宪远

邓道纵 郭文辉

编辑委员会

主 编：苏德绍

编 辑：梁一航 李雄飞 周启文

校 对：梁一航 苏德绍

审 稿：刘甲柱 刘安伦

序

百业兴旺，交通先行。古往今来，莫不如此。

郴州，自秦始皇南戍五岭，就开辟了郴临驿道；汉光武帝时，“凿山通道五百余里”，遂成为湘粤交通要冲；清光绪年间，郴城通往周边的大道有九条，乡村小路有六条。民国年间，粤汉铁路建成，郴衡公路通车，交通运输方式发生了质的飞跃。但是，由于长期的封建统治和近代帝国主义的侵略掠夺，加上政治腐败、战争频繁和自然灾害的影响，从整体上看，郴州市的交通事业发展步履缓慢而滞重。

新中国成立四十余年来，在中国共产党和人民政府的领导下，郴州市的交通事业发生了翻天覆地的变化。如今，国道107线公路和京广铁路贯穿南北，省道郴酃、郴道公路和资许铁路、郴嘉铁路连接东西，乡村公路四通八达，一个以铁路为主干，以公路为网络的交通中心已经形成。目前，全市日汽车流量达5500辆次，客、货列车124次，日客运量2.7万人次，货运量2万吨。今日之郴州，已迅速发展成为湘南的客运和物资流转中心。

在国家昌盛，经济繁荣的盛世之年，郴州市交通局修志办公室的同志，勇于探索，不辞劳苦，经过五年笔耕，精心编纂了《郴州市交通志》，首次真实而又系统地记述了自秦以来郴州交通的兴衰与变迁，内容丰富，资料翔实，是一部旨在存史、资治、教化三方面有重要价值的史志佳作。它的出版问世，对促进郴州经济和社会主义事业的发展，必将发挥积极、重大的作用。

宋甲武

1992年7月16日

凡 例

一、本志为郴州市交通专业志，凡市辖区内的交通运输事业，不论其经济体制与隶属关系，均纳入本志，以示郴州市交通运输事业的整体发展概貌。

二、本志以马列主义、毛泽东思想为指导，坚持四项基本原则，贯彻“三性”（思想性、科学性、资料性）和“三特”（地方特点、行业特点、时代特点）精神，实事求是，秉笔直书。

三、本志从资治、教化、存史出发，立足当代，纵贯古今，详近略远，分类系事，横排篇目，竖写志文。入志时间上溯不限，下限至1989年。

四、本志文体为记述体，述、记、志、图、表、录、照七体并存，以门类叙述为主，综合成文。

五、本志由正文和辅文两部分组成，正文设概述、交通设施、交通运输、交通管理、交通企事业单位等篇。篇以下设章、节，共设四篇、十六章、二十三节。辅文设大事记、附录。

六、本志资料来源主要取自各档案馆（室）、图书馆（室）、博物馆和有关部门的修志办公室，

辅以报刊杂志资料和采访资料。

七、本志未设人物传，采取以事系人的方法，分散在各章、节中。凡省以上先进人物在大事记中记入。

八、文字及数字的用法，均按湖南省地方志编纂委员会1988年10月13日颁发的《关于贯彻执行湖南省志编写行文通则（修订本）的通知》精神执行。

目 录

概 述..... (1)

大事记..... (6)

第一篇 交通设施

第一章 街、巷..... (28)

第二章 古 道..... (40)

第一节 大 道..... (40)

第二节 乡村道..... (42)

第三节 民桥、民亭..... (43)

第三章 公 路..... (49)

第一节 线 路..... (49)

第二节 站、场..... (69)

第三节 桥、涵..... (70)

第四章 铁 路..... (84)

第一节 线 路..... (84)

第二节 桥梁、隧道..... (91)

第三节 车 站..... (94)

第五章 水 路..... (99)

第六章 机 场..... (100)

第二篇 交通运输

第七章 装卸搬运.....	(102)
第一节 装 卸.....	(103)
第二节 搬 运.....	(105)
第八章 公路运输.....	(111)
第一节 客 运.....	(111)
第二节 货 运.....	(129)
第九章 铁路运输.....	(136)
第一节 客 运.....	(136)
第二节 货 运.....	(141)
第十章 联合运输.....	(148)

第三篇 交通管理

第十一章 管理机构.....	(150)
第十二章 运输市场管理.....	(158)
第一节 “三统”管理.....	(158)
第二节 行业管理.....	(172)
第十三章 交通安全管理.....	(174)
第一节 安全活动.....	(174)
第二节 驾驶员管理.....	(179)
第三节 车辆监理.....	(180)
第十四章 公路养护管理.....	(181)
第一节 路 政.....	(181)
第二节 养 护.....	(182)
第三节 绿 化.....	(186)

第四篇 交通企、事业单位

第十五章 市属企、事业单位..... (187)
 第十六章 驻市企业单位..... (199)

附 录

一、杂 记..... (207)
 二、采 风..... (217)

编后语..... (229)

概 述

郴州市位于湖南省东南部的骑田岭下，东经 $112^{\circ}53'58''$ ~ $113^{\circ}07'22''$ ，北纬 $25^{\circ}38'20''$ ~ $25^{\circ}55'29''$ 。总面积277平方公里，总人口22.5万人。平均海拔225米。年平均气温 17.8°C 。1958年建置郴县郴州市，1959年升格为县级市，1963年撤销郴州市，改为郴县郴州镇，1977年设立湖南省郴州市，1985年定为湖南省计划单列市。是今郴州地区的政治、经济、文化中心。

郴州市山峦重叠，众水滢旋，扼湘粤咽喉，处南北要冲。自秦以来，历为湘南重镇。公元前221年，秦始皇统一六国后，派军50万南戍五岭，沿着古楚通南越的商道，修整从郴州到临武的大道。东汉光武帝建武年间（公元39年到49年），卫飒任桂阳太守时，凿山通道五百余里，接通郴县经宜章南下与曲江、浚阳的道路；到东汉建初八年（公元83年）大司农郑弘上奏朝廷，又开通了零陵、桂阳通往岭南的峽道。从此贡物转输京城，改海运为陆运，缩短了路途行程。通过这三次大的开发，自零陵通往广西和自桂阳（郴县）通往广东的峽道才逐步成为通常的大路。唐乾符元年（874）10月，黄巢率领起义军主力自郴州编大筏乘暴水下永、衡，破潭州（长沙）。南宋绍兴二年（1132）岳飞跃军郴州；清·咸丰二年（1852）洪秀全率领太平军，经全州入省境，连克道州、嘉禾、蓝山、桂阳驻扎郴州，1个月后数万名太平军将士离开郴州经郴耒古道，直逼长沙；民国16年（1927），朱德、陈毅率领起义军，自宜章沿郴宜90里大道进入郴州，2个月后，起义军撤离郴州，经郴茶古道向井冈山挺进；民国23年（1934），中共中央

代表任弼时、军团长肖克、政治委员王震率领红军自湘赣革命根据地永兴沿郴资古道进入郴县，兵分两路于槐树下汇合后，从招旅过郴桂古道北上。这些历史上有名的军事行动足以展现过去郴州的交通状况。截至清·光绪年间，郴州通往邻近各县的大道有9条，乡村道有6条。

民国23年（1934）湘粤公路（现国道107线）全线通车。民国25年（1936）粤汉铁路（广州～汉口）全线通车，民国27年（1938）郴县至零陵公路竣工通车，民国30年（1941）冬资许铁路（资兴光珠山～许家洞）建成通车，民国37年（1948）郴县至资兴公路亦通车。至此，古道渐次衰落，过去的肩挑、背负、马驮逐步为火车、汽车等现代运输工具所代替。但是抗日战争时期，铁路、公路毁坏严重，多数路段不能使用，后经修复，到1946年才勉强通车。中华人民共和国成立前，郴州市境内共有3条公路，全长36.6公里，只有汽车9辆。两条过境铁路，全长30.92公里，年客运量仅3万人次、货运量5万吨左右。

郴州的水路运输历史悠久。战国时，郴江水运与湘江相通，公元前206年楚项羽废遂义帝于郴州就是乘船走水路。

自汉及清，郴州的货物南行以骡马驮运和人力挑运为主，北行以郴江船运为主。当时郴州的南关上，乌石矶就是水陆物资的主要接转地，南来的食盐、海味、布匹、水果，经郴宜古道运到郴州再转郴江船运下耒水经湘江入洞庭到长江；由北往南的日用百货、铁器、牛、羊等亦是船运到郴州的南关上，乌石矶起坡后，再转驮运或人挑分散各地，历时既久，郴宜古道的青石板上被骡马蹄踩出一个个蹄窝，至今尚清晰可见，因而又叫“骡迹路”。湘谚“船到郴州止，马到郴州死”就是从此而来。据清·光绪三十三年（1907）《郴州直隶州乡土志》记载：“郴地南通交广，北达湖湘，为往来经商拨运之所……故沿河一带，大店栈坊数十家，客货至，为拨夫，为雇骡，为写船只，络绎不绝，

诚南楚一大冲要也”。由此可知，当时郴州水陆运输虽然落后，还是相当繁荣。后来由于公路、铁路的兴起，以及沿河筑坝发展水电事业和河道泥沙淤塞、年久失修等原因，水运事业渐趋衰退，到1966年郴江河基本断航。

中华人民共和国成立初期，通过市境的粤汉铁路、资许铁路和郴资公路迅速修复通车；市区的南街、北街、东街、西街等几条主要街道首次扩宽改造；郴桂公路骆仙岭段改走马家坪经同心桥至寒溪桥工程竣工；同时通过民主改革，整顿搬运队伍并建立新的搬运装卸管理机构，将民间运输统一组织起来，走上集体合作化道路。1957年，市境公路通车里程43.1公里，机动车达80辆。公路、铁路客运量达22万人次，货运量为27.31万吨。

1958年设立郴州市后，交通事业又有了新的突破，在市人民政府的领导下，突击修建了许家洞至马头岭长9.1公里的乡村公路和市内长3.3公里的国庆路，未久，又修建第一条铁路专用线和第一条公路专用线，并新建郴州汽车站和郴州火车站。市交通局、市公安交通队、市运输联社、市交通管理站等交通管理机构和交通运输企业，随着形势的发展逐步建立、健全。至1965年，市境公路通车里程达66.6公里，机动车增至723辆，公路、铁路客运量增至85.47万人次，货运量达203.28万吨。

70年代至80年代，市境交通事业在曲折中前进，搬运装卸开始转向机械化半机械化；公路密度大幅度上升，干线公路已铺装沥青路面表处；国庆路汽车站再次新建；全市人民义务劳动新建梁马（梁家湾至马岭）公路通车；市第一运输公司职工自己装配“解放”牌货车成功；铁路使用内燃机车牵引客车。其间，郴州市民间运输形成高潮。1970年高峰时期，搬运工人多至2000人，年货运量近100万吨。1971年~1983年，全市新建乡村公路72条，总里程178.4公里，这个时期的乡村公路建设占全市公路总数的90%，实现了乡乡通公路。1978年全市有机动车1437辆。公

路、铁路客运量197.46万人次，货运量达414万吨。

中共十一届三中全会以后，交通运输又有新的发展。1980年铁路开始办理集装箱运输。历经10年的努力，1987年郴嘉（郴州～嘉禾）地方铁路竣工通车，全长79.92公里，年运输能力50万吨，为开发嘉禾煤田和郴州地区矿产资源作出重要贡献。1988年衡广复线（衡阳～广州）也竣工通车，并建成中南区第一条郴州至韶关段的电气化铁路，年货运能力由1100万吨增加到3000万吨。还再次扩建郴州火车站和新建郴州北运转场，使其成为较为现代化的客货运输场地，1989年日均货运列车到发站为38对，客运列车到发站为24对。公路建设的重点也由普及转向提高，国道107线（北京至深圳）由原四级公路扩宽改建成二级公路，其他省、市（县）级公路也全部实现油路化。至1989年，市境共有3条铁路和13条专用铁路线，总长47.423公里，比1949年增长60%。公路99条，总长285.49公里，平均每平方公里1.03公里，总里程为1949年的8倍，形成了以郴城为中心辐射到市辖各乡村的公路网络，实现了乡乡通油路，村村通汽车。特别是横跨京广铁路的飞虹、东门口立交桥的建成，使火车、汽车上下分流，把郴州市的东西城区紧紧连成一体，标志着市内交通建设又跨上一个新的台阶。

市内交通工业从无到有，逐步发展壮大，到1989年止，有直属企事业6家，街道企业2家，职工总数1314人；另有驻市企业12家，职工总数8839人。

在改革开放的新形势下，运输市场实行全方位开放，形成国营、集体、个体一齐上的新格局。至1989年止，有汽车维修厂、点97家，集体、个体户占90%以上，维修从业人员1490人。1989年成立郴州市出租汽车公司，时有个体出租汽车126台。至1989年，全市拥有各种机动车5578辆，为1949年的600多倍。1989年全市客运量达996.59万人次，为1958年的11倍、1978年的4倍；货

运量达726.5万吨，为1958年的14倍，比1978年增长1.5倍。

随着社会主义建设事业的飞速发展，交通管理进一步加强，1975年成立郴州市交通局后，除加强原市交通运输管理站的领导外，又先后设置市地方公路管理站、市安全路政管理站、市汽车维修行业管理办公室。至1989年止，全市有各级交通管理机构8个，管理人员65名。从1958年建市起至1989年止，由市政府制定、颁发的有关交通运输管理文件50多个，使交通运输管理逐步走上法制化的道路。

40多年来，郴州市的交通事业发展迅速，硕果累累。但是，由于运输市场全方位开放，个体运输发展很快，在营运中出现争货源、抢货运的现象，车辆空驶率高达45%，专业运输步履艰难，运量下降，且部份企业成立年代较久，机械设备日渐老化，退休职工年年增多，加上原材料价格上涨，企业负担越来越重。郴州市为地、市、县三家驻地，在交通运输管理上有时也出现协调不佳，致使交通运输整体功能尚未能得到充分发挥。

回顾过去，沧桑巨变，展望未来，目标宏伟。郴州市交通战线广大职工在中国共产党的正确领导下，正自力更生，艰苦奋斗，深化改革，开拓前进，将以更优异的成绩促进郴州市的经济腾飞。

大事记

秦·嬴政三十三年（前214）

秦始皇在开发岭南交通的同时修筑从今郴州到临武的大道。

汉·元鼎五年（前112）

南越相吕嘉反，汉武帝派南征大将路博德率军从夷州（今长沙）出发，至郴州后驻扎。

汉·建武年间

卫飒任桂阳太守，“凿山通道五百余里”，开辟郴州至宜章的道路，从此郴城经宜章南下与曲江、浚阳（今英德东）等地相通，成为湘粤要道。

汉·建武十八年（42）

交趾反，光武帝遣伏波将军马援发长沙、桂阳、零陵、苍梧兵万余人往平，途经郴州。

汉·建初八年（83）

鉴于岭南贡物转运，“皆从东冶”（今福建闽侯东北冶山）汎海而至，风波艰阻，大司农郑弘上奏朝廷，开通零陵、桂阳通往岭南的峤道，改海运为陆运。

唐·乾符元年（874）