

002553

道县交通志

湖南省道县交通局编

道 县 交 通 志

湖南省道县交通局编

一九九三年

序

道县，古代道路交通有其悠久而光辉的史绩。舜帝南巡、象封有庠，史垂千载；有虞的参驾桥，南宋的济川桥，驰誉潇湘；早在秦汉时代，我们的先人就已制作木舟和编造竹木排筏，进行水上运输；历代以来，驿站、急递铺先后相继设置，运输工具不断更新，行旅商贾日趋繁盛。道县勤劳勇敢的各族人民，为了征服自然和适应政治、经济的需要，在开拓和发展道路交通方面所取得的光辉成就，对我县古代文化和物质文明作出了重大贡献。

但是，由于长期的封建制度束缚了社会生产力的发展，道县的驿站、急递铺运输发展为通行汽车的公路交通，则自民国末期始。1946年2月湖南省善后救济分署以工代赈动工修建零（陵）道（县）公路，1948年竣工通车。不久，人民解放军胜利横渡长江南下，零道公路却为白崇禧部队溃退时所破坏。因此，道县的交通运输除水运外，还是依靠人力和畜力运输。虽说解放前通行汽车的公路交通为时短暂，但它对道县的木炭、油粮和红瓜子等土特产品的输出，还是发挥了一定的作用。

中华人民共和国成立以来，进入社会主义革命和社会主义建设的伟大时代，社会生产力得到解放，工农业生产迅速发展。建国42年来，道县先后扩建了湘源锡矿，并新建了锰矿和冶炼厂；建立和发展了制糖、化肥、化工等工业。农业实行以户联产承包责任制以后，粮食生产逐年上升，据1988年统计，全县粮食年产25.1023万吨，为1949年年总产6.2786万吨的3.09倍。经济的发展，使公路交通事业得以较快地发展，取得了巨大的成就。许多偏僻闭塞的山区，如今“高路入云端”；不少急流阻隔

的江河，现已“天堑变通途”。至1991年止，全县公路里程比1949年增长13.7倍。以县城为中心，接连全县各区、乡、镇、场、工矿基地、主要港口码头，四通八达的公路网已经初步形成。1949年以前没建一座公路桥梁，车辆行人靠渡船维持交通。现在，已建成大小公路桥梁47座，跨越全县的大小河流。

中共十一届三中全会以后，进入了改革开放的年代，道县从1983年起，运输市场日益繁荣，汽车拥有量为1948年(3辆)的238.3倍，客货运量逐年大幅度增长；潇水道县航段，通过掏泓疏滩，一年四季能通航，水上运输已冲出潇湘，打入长江直达苏、杭、上海等沿江城市。车船维修工业和安全设施有了相应的发展。水陆交通，在发展地方经济、改善人民生活、巩固国防以及促进少数民族地区的经济和文化发展等方面，起着越来越大的作用。

42年来，全县公路交通虽然取得较大的发展，但由于缺乏社会主义建设经验，在规划、组织和管理等方面，时有失误，致使公路交通事业在前进中经历了一些曲折，发展速度也不够快，特别是高标准公路修得很少，这些至今仍然是道县经济发展中的一个薄弱环节。

为了建设社会主义现代化的交通网络，我们必须总结经验，探索未来，认真贯彻执行中共十一届三中全会以来，党中央对加快交通发展的指示精神，从道县水陆交通的实际出发，按照建设快、质量好、效益高的要求，加快交通运输现代化的步伐，以适应四个现代化建设的需要，促进道县交通事业的发展，为道县经济腾飞而奋斗！

凡 例

《道县交通志》以马克思、列宁主义毛泽东思想为指南，坚持党的四项基本原则，遵循党的十一届三中全会以来的路线、方针和政策，本着实事求是，详今略古的原则，根据道县从古到今的交通事实进行编撰道县有史以来的第一部交通行业志。

本志书记事上限1840年，下限1991年，按纵不断线横不缺项的原则，采用分类横排，以类命名，横排纵述，纵横结合，进行编年记述。全书将全县道路交通、水路交通、城镇短途运输、交通工业和交通管理等内容分篇、章、节三个档次共77800字记述道县交通事业发生、发展及其演变的历史过程和客观规律。

本志书有关重点照片置于志书篇目之后，章节简图设在章节前，章节表格附录章节后，属于解释说明的注释，采用单页编码，集中于章后标注。

本志书采用记述体，以语体文为主，引用原文基本不变，有的繁体字则在字后〔 〕中写出简体字。本志书均采用中华人民共和国国务院1958年公布的《汉字简化方案》中的简化字。历史纪年，民国以前采用朝代年号，用汉字数字纪年，后面将推算出的公元纪年写在括号内；清代以后使用公元纪年，用阿拉伯数字填写。

本志书中历代使用的不同度量衡，均在括号内换算成现时通行的度量衡计量标准。

志书中插入的先进人物简介均系交通系统出席省以上的先进人物，录之于书，以策后进；水陆交通重大事故记实均系道县境内历年发生的事故。录之于书，以作后人之鉴。

本志书对全县有代表性的国道、省道、县乡道及民桥、公路桥梁、渡口等都进行了分述。水路交通方面，重点分述了有历史价值的渡口和重要码头，其余均用表格记载。

本志书所用资料来自历史档案、老同志的回忆笔录，参照近年各单位的总结报表和实地勘查、访问所搜集互为补充的一些资料。

目 录

概 述	1
第 一 篇 道 路 交 通	8
第 一 章 古 道 路	8
第 一 节 驿 站 配 置	11
第 二 节 驿 路 支 线 (道 州 驿 路 支 线 图)	11
第 三 节 民 桥 、 民 渡	13
第 四 节 古 道 运 输	22
第 二 章 公 路 线 路 (道 县 公 路 图)	23
第 一 节 国 道 “ 2 0 7 ” 线	23
第 二 节 省 道	25
第 三 节 县 乡 道 和 专 用 线	26
第 四 节 公 路 渡 口	32
第 五 节 公 路 桥 梁	33
第 六 节 公 路 养 护	41
第 三 章 公 路 运 输	47
第 一 节 车 站	47
第 二 节 车 辆	52
第 三 节 加 油 站	52
第 四 节 汽 运 组 织	54
第 五 节 运 输 生 产	62
第 二 篇 水 路 交 通	67
第 四 章 航 道 (道 县 航 道 图)	67
第 一 节 河 流 分 布 及 通 航 概 况	67
第 二 节 航 道 整 治	70
第 五 章 港 口 、 码 头 (道 县 港 平 面 图)	72

第一节	港口演变	72
第二节	码头建设	73
第六章	水运	74
第一节	水运组织	74
第二节	运输船舶	78
第三节	运输生产	78
第三篇	城镇交通	84
第七章	港运装卸	84
第一节	道县运输公司搬运分公司	85
第二节	个体、联户装卸搬运业	86
第四篇	交通工业	88
第八章	筑路工具、车、船修制概况	88
第一节	重点车辆保修企业	89
第二节	筑路机具维修	92
第三节	船舶修造	93
第五篇	交通管理	96
第九章	行政管理	96
第一节	机构沿革	96
第二节	道县交通局（附飞机场）	99
第十章	专业管理	101
第一节	路政管理	101
第二节	运政管理	105
第三节	航政管理	115
第四节	安全管理	117
附：历年来水陆重大事故纪实		122
历届领导人名单		125
后 记		128

概 述

道县地处湖南南部，位于南岭北侧。全县南北长77公里，东西宽62.6公里，总面积2442平方公里。东接宁远，南连江华，西南和江水接壤，西与广西灌阳交界，北和双牌毗邻。把截岭屏障其东，九嶷、铜山峭拔东南，都庞岭横亘西部，紫金山耸峙北端，四面环山，整个地形俨若盆状。县内有色金属锡、钨储藏量为地区之冠，品位居湖南省第二位，稀有金属锂为全省独有，据1985年统计，道县年产生铁1312吨，富锰渣5483吨，粗铅134.96吨（其中银含量0.024%）。锡精矿138吨，钨精矿29吨。

道县河流众多，最大河流是潇水，发源于兰山，流经江华、道县、双牌至零陵苹岛注入湘江。潇水南来北去，为道县的主流，其它如濂溪河、淹水、冷水、泡水、泅水等五条支流从东西两侧呈叶脉状汇入潇水。据历史资料记载：早在秦汉时代，我们的先人，为适应生产生活的需要，就用自己的木舟和编造的竹木排筏进行水上运输。

道县僻处湖南的边远山区，它与中原地区的交往，最早见于《史记·五帝本纪》：舜“践帝位三十九年，南巡狩，崩于苍梧之野。葬于江南九嶷，是为零陵。”

《后汉书·郡国志》引《营阳志》记曰：“营道南三里余，有舜南巡止宿处，后立庙，石刻‘虞山’二字（已毁）”。并有参驾桥的架设。

秦始皇二十六年（前221），始置营浦（今道县），属长沙郡。营浦县治在东门村一带。

唐高祖武德四年（621），将零陵郡营道、永阳二县置营州，设州治于营山（都庞岭）下小坪。营道县随州治迁至小坪。玄宗天宝元年（742），道州州治又迁至潇水、濂溪河汇合处（今道江镇），先后辟有西、北去零陵，西南出永明（今江永）的古道并架设桥梁，成为道县古代陆路交通的主要途径。及至明初（1368），道州（今道县）设“湘南”·“麻滩”两驿站。

经过历代的开发并在清代整顿的基础上，形成了以永州府（今零陵）为中心，向道州分出一条驿路支线，由道州再分，一南经江华出广西贺县；一西南经永明出广西恭城；一西北经永安关出广西灌阳；一东经宁远出郴州等驿路支线，沿途设有铺、塘，配备服役人员。从此，道州的陆路交通逐渐完备，并为道县公路的发展奠定了基础。

道县交通事业发展的历史是悠久的。然而在漫长的封建社会和半殖民地的社会里，其发展速度是缓慢的。中华人民共和国成立以前，境内农村和集镇的交通闭塞，城市交通也很落后。抗日战争时期，修建一简易机场，1946~1949年新中匡成立时，只修建零（陵）道（县）公路道县境内46公里，其路况较差，汽车也残破不堪。解放战争时期，由于国民党白崇禧军队溃退的破坏，根本不能通车。水运方面，航道水陡滩险，船只破烂，航政废弛，搬运装卸行业为封建把头所统治。

新中国成立后，在各级党、政领导和人民解放军、人民群众的大力支持下，道县的交通运输事业得到了迅速的恢复，使半封建半殖民地社会遗留下来满目疮痍的交通状况得到了治理，保证了解放初期支前运输和客、货运输任务的顺利完成。

在国民经济恢复时期，交通部门大力整治路政、航政，进行民主改革，推行民主管理，对全县交通建设进行了统筹安排，按“重点建设，稳步发展”的方针，于1951年整治潇水、冷水

等航道；对原有的零道线道县路段，进行全面整修，在恢复通车，保证畅通的情况下，1952年修建了宁（远）道（县）公路，架设了上关、坪塘、狗爪坝、柑子园、把截等处的桥（石墩木面）、涵，设置斜皮渡、上关两个汽车渡口。1952年底，全县通车里程达74.75公里；航道通航里程达404公里；公路客运量达0.32万人次；周转量136万人公里；公路货运量达1.23万吨，周转量26.6万吨公里。水上货运量达3.11万吨，周转量2471.8万吨公里，比1950年增长3.22%。对全县经济的恢复起了积极的促进作用。

1953~1957年第一个五年计划期间，抗美援朝胜利结束，国民经济已经复苏，交通建设又有扩大。1956年兴建了道县经祥霖铺、桥头铺、沱江至东田的公路，道县境内计程25.5公里；祥霖铺至神弯路段计程8.5公里；加固小江口石拱桥；兴建了甘溪铺、白露塘、小水桥、新铺、祥霖铺等木墩木面和石墩木面桥，沿途并修建了一些小型篾管三合土涵洞。在运输经济成份及其结构上，根据“过渡时期总路线”关于“发展主体，改革两翼”的基本方针，对私营船只航运业进行了社会主义改造，社会主义全民所有制的汽车运输企业和社会主义集体所有制的水运，在交通部门的统一规划下，基本上承担着全县的运输任务，成为道县交通运输的主力军。到1975年止，全县内河通航里程因水利建设的发展，到处修筑固定式河坝，除潇水上关以下可通航外，全县内河全部断航，减少通航里程150公里。而公路里程已达194.45公里，比1952年增长了164.45公里；水陆客运总量为59.92万人次，周转量为1927.7万人公里；水陆货运量为39.4万吨，周转量2569.3万吨公里。

1958~1962年，道县地方交通建设在发展，航道进行白鹭滩、乌龙坝、虾巴口、矮子坝、凤家坝、九龙车、苟石坝、

滕家坝、令公坝、人字坝、鲤鱼坝等滩坝的整治，零道公路进行改线，新建1863线省道李家园至仙子脚路段和李红、新新、道滴、道清、车江(车头至赤源段)、蚣州、小铜、洲杨、社廊、曹家等县、乡简易公路；增建洲背汽车渡口并将上关人力汽车渡改为机动渡，全县的木帆船改为木质机动船。毋庸讳言，1958年在“反右倾，鼓干劲，争高产”的情况下，道县交通建设某些项目，在规划和组织上，确实有些失误，如原修的道滴线蚣坝至上云坝段，由于穿圩场、过田洞，结果二易其线；一些重要干线上急需改建的危木桥得不到安排；运输生产工具超负荷的情况严重，车船损失大。这些教训是值得记取的。

1963~1965年，贯彻了“调整、巩固、充实、提高”的方针，道县交通建设走上稳步发展的道路。这期间，对1958年抢修的简易公路进行整修改线，增修了过水涵洞，改建了“207”和“1806”线道县路段上所有的危木桥和涵洞；新建了“1863”线仙子脚至永安关路段和寿大、保干、滴坦、水上、仙桥、东洪、曾午、清营等县、乡道与把截、柑子园、狗爪坝、万家桥、下坝洞等处的石拱桥和甘溪铺平板桥。制订支农转轨的具体规划；开行支农货车，增开油湘、桥头、唐家、小甲、乐福堂、横岭、审章塘、沙田区乡农村短途班车。通过五年的努力，取得了新的进展。据1965年统计，全县通车里程达339.92公里，比1958年增加141.625公里，路况比较稳定。潇水航道道县港至青口河段，通过掏泓疏滩水深1米的航道达17公里，通航能力大于1958年。1965年全县陆运客运量为13.90万人次，周转量为574.00万人公里，比1960年分别增长184.1%和107.1%；水陆货运量为11.23万吨，周转量为609.78万吨公里。

1967年由于林彪、“江青反革命集团”的破坏，给道县带来了灾难。123车队、道县航运公司（道县运输公司的前身）

先后停工两个月，港航监督站处于瘫痪状态，运输生产受到了损失。尤其是道县航运公司在停产期间，不生产，却发工资，还批补助，把银行的30余万元存款花得干干净净。但是，交通运输毕竟是国民经济的基础设施，交通系统广大职工在十分困难的条件下，坚持生产，坚持工作，共同斗争，使破坏受到一定程度的限制。道县的国民经济虽然遭到了损失，但交通建设仍取得了进展。从1956~1967年的10年中，道县先后兴办了汽车保修业，扩建了船只修造业，新建了区乡公路（包括山区公路）290.07公里，建筑了石拱桥14座，提高了路面，实现了1958年提出“社社通公路”的规划。航道整治工作，既治理了潇水道县航段，又修筑了虾巴口、乌家门口等坝口，疏浚了革新码头、凤家滩、九龙车、小河边等河滩。1976年全县水陆客运量为69.82万人次，周转量为2108.32万人公里；货运总量为37.88万吨，周转量为2991.38万吨公里。水陆客运量分别比1966年增长3795%和277%，货运量分别比1966年增长287.8%和425.8%。

中共十一届三中全会以后，“有路大家行车，有河大家行船，国营、集体、个体一起上”，社会车辆增多，交通工业发展。现在，全县共有各种不同型号的车辆861辆（不包括拖拉机、摩托车、自行车、板车、畜力车），吨位2547.5吨（其中个体、联户456辆），营运船212艘，吨位2967吨（其中个体、联户计170艘）。这些新近发展起来的营运车、船，使运输市场日渐活跃，改变了旧社会交通闭塞、肩挑背负的落后状态。

现在，道县的客运车，到处设点上下，随时招手停车，改变服务态度，方便了群众，解决了长期以来乘车难的问题。1986年道县运输公司组织40~60吨以上的货轮，满载木材，冲出潇湘，打入长江和武汉、九江、镇江、南京、上海、杭州等沿江城市，闯出了增开远程货运航班的路子。湘运道县分公司、道

县运输公司等车队于1991年增开了道县至广州的客班车，提高了社会效益和经济效益。道县所有的运输企业，先后根据自己行业的特点和具体条件，推行经济承包责任制与目标管理，较好地实现责权利相结合，逐步扩大企业的自主权。1989年统计，全县国营专业运输客运量、周转量分别比1979年增长157.9%和351.5%。交通基础设施在改革中也取得一定的成绩，县内横岭、立埠、午田、幸福、油湘、庄村、斜皮渡等地石拱桥的建筑，午田、井界（道县井塘民族自治乡至江华界牌）、后洪、寿清等公路的新建、沟通。潇水航道的常年掏泓，新建道州车站的配套设施，道县运输公司车、船修造厂制造挖砂船的下水作业，使道县车、船运输效率得到了提高。现全县公路里程发展到623.43公里，为1949年的13.7倍。宽度已达二级公路标准117.145公里。

解放后，道县地方交通的基础设施，通过40多年的努力，虽已初具规模，但社会是不断进步的，随着改革开放的深入进行，国民经济的发展步伐将迈得更大，为适应形势发展的需要，根据1991~1995年道县交通发展规划的总体布局和预测，“八五”期间，重点整治鹭鸶滩、乌龙坝、扁担洲、滕家坝等处滩坝，通过疏浚后，要求这些滩坝达到宽6米，水深1.5~2.5米，使运输船只得到安全、畅通的可靠保障；结合沙石生产，清理道县港沿岸淤积的泥沙，将革新、新埠两码头沿岸掏深3米，要求在一般水位下，达到60吨级的泊位；公路重点建设东门至白马渡（乡道）、油湘至幕头（断头路）、车头至唐家（断头路）、葫芦田至鲁草坪、周子山至柑子园、兴桥至周背、乐福堂至杨柳塘、清溪至柑子园、洪塘营至香草（以上为村道）等乡、村道，计程92.4公里。对现有公路进行技术改造，于1995年底，将县境内主干线上的纵坡、半径改造成二级路标准。新铺道

清线、上关至四马桥油路60公里。要求国、省、县、乡道的好路率分别达到86%、85%、80%和69%，综合好路率80%。基本上形成以县城为中心，以二级标准以上国、省道为骨架，辐射全县，遍及城乡的公路运输网络。兴建兴木大桥，计划新车浮桥改建为公路桥，青口、葫芦岩等人力渡改为机动渡，其木质船改为钢质船；续建道州车站，扩建道县港，提前完成道州车站的配套工程，达到车进站，船入港，人归口的要求；客车实行售票、排班、调度、结算四统一，扭转乱停、乱放、乱要价的现象。振兴陆运客货运输，新辟道县~邵阳、长沙、柳州等跨省营运点，恢复已停线路，建立四马桥、洪塘营代售点，达到乡乡通班车，消灭空白点。1991年专业客运车保持57辆，1995年达到71辆（其中更新32辆，新增14辆），现有专业运输车队更新货车1辆，新增货车14辆。建设区乡交管站，建立健全行业管理机制，“八五”期间，各站点工作人员定编配齐到岗，参与行业管理和市场向导，使市场管理走向规范化。专业船队船只保持在2000吨左右，报废木质船20艘约500个吨位，新造钢质船10艘约500个吨位。新增挖沙船一艘（120吨级），年产沙砾石8万吨以上。改善机场设施，力争本世纪末开辟民用航班运输。改造汽车维修厂家，扩建维修车间500平方米，增加配套设施，逐步向改造车辆过渡。加强职工教育，采取岗位培训，脱产入学，业余自学等办法，提高职工政治、文化、技术素质，力争“八五”期间达到大专文化水平的9人，中专文化水平的21人，培养高级技术人员3人，中级技术人员8人，初级职称31人，各种技工111人。培养一批“有理想、有道德、有文化、有纪律”的专业技术人才上岗就职。

展望前途，任重道远。我们有中国共产党的英明领导，有各方面的支持配合，有广大职工的积极努力，有42年建设的经验，道县交通现代化是一定能够实现的。

第一篇 道路交通

道县在《禹贡》中为荆州之域，向被称作荆蛮之地，因“僻处南服”经济发展缓慢，其道路交通情况，史料很少。现根据部分出土文物，道路设施、帝王出巡、宋、明时代的军事行动、太平天国农民起义军和中国共产党领导的工农红军北上抗日路过道县的点滴资料以及历代运输往来，某些影响较深远的传说和建国四十二年来道县交通事业的发展情况，分别进行记述。

第一章 古道路

虞舜南巡《后汉书·郡国志》弇菴阳郡记曰：“营道县南三里余，有舜南巡止宿处。后立庙，石刻‘虞山’二字（惜已毁）”。

历代相传，舜南巡路过道县时，恰遇小溪水涨，面有难色，后白公将他背过溪去。当地人为了方便过往行人把桥架起来，命名为“参驾桥”以示纪念。清光绪三年（1877）编写的《道州志》中亦有“参驾桥”的记载（现该桥扩建后被沿用为城市街道桥）。至于当时舜南巡在道县经过的路线，无可稽考。

秦始皇二十六年（前221），始建营浦县于潇水与濂溪河汇合处的东北岸（今东门村一带）。这里曾是道县政治、经济、文化的中心。当时去零陵的古道分二路：一路北经富塘、赤源、洞隐、文村、虎岩铺、木垒、下岭铺、懒滩、麻滩（即清代整顿

后的驿路支线)、双牌至零陵县城,计程80公里;一路西北经富塘、寿雁、会潭、桥头、上坝、庄村、翻越菠萝岭过上崩塘、出广西廖冲至零陵下石桥、塘复、水口山直达零陵县城,计程85公里。沿途建有凉亭,设置路碑。1972年发掘之长沙马王堆西汉墓三号墓中的地形图(《长沙国南部地形图》),标有湖南、广东、广西三省区交界处,东经 $111^{\circ}\sim 112^{\circ}30'$,北纬 $23^{\circ}\sim 26^{\circ}$ 之间营浦(今道县)县内的山脉、河流、城邑、居民点和道路20余条,其中营浦、南平(今兰山)等县城间均有表示道路的实线相连。

唐武德四年(621),将零陵郡的营道、永阳二县置营州,州治设营山(今都龙岭)下小坪(今清塘乡境内),营道县随州治迁至小坪。其越境县道西北去零陵的走向:从小坪至棉竹源、经石坝、大源口、红岩岭、仙子脚,过会潭到桥头与前述营浦县去零陵的古道相接;西南至永明(今江永县)古道的走向是从小坪经麻姑园、营乐园、小塘,翻越都庞岭(今道县与江永县交界的山峰)至永明的大宅腹、八渡(今大远)直达永明城,全程35.5公里,其中山路18公里,均之字形盘山羊肠道。

《全佗稗编》(卷十九)中记载,绍兴二年(1132)岳飞奉命向道县用兵,其进军路线为:自江西宜春入湘,经茶林、郴县、桂阳至道县,击败曹成后,又入桂粤追歼,最后复经零陵、祁阳北还。七月七日在营驿壁上留下了题记。

《明史·杨景传》:“洪武元年(1363)春进攻永州,……遣千户王延取宝庆,(周)德兴,(张)郴取全州,略定道州、兰山、桂阳、武冈诸州县。”朱元璋建立明朝以后,曾多次向湖南用兵,战事遍及湖南、湘西的邵阳、武冈、道州、兰山、桂阳、沅陵等州县。

太平军自咸丰一年(1851)在广西桂平县金田村宣布起