

002590

湖南交通史志丛书

# 衡阳市交通志

湖南出版社

湖南交通史志丛书

# 衡阳市交通志

湖南出版社

1993

## 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	张家界	刘继雄	游清高
	戴伦喜	赵先到	唐建雄	全裕增
	李海江	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	刘忠福	阙子城	刘安伦
	张先初			

## 《衡阳市交通志》编纂领导小组

组 长	陈顺成	汪威吉		
副组长	崔毓杰	江元夏	刘永刚	
成 员	陈顺成	汪威吉	崔毓杰	江元夏
	刘永刚	袁久明	王连材	苏如龙
	陈善柳	张森林		

## 《衡阳市交通志》编纂人员

主 编	王连材			
采 编	王连材	陈善柳	曾广祥	董云秀
	王相卞	王瑞清		
摄 影	朱元利	徐正平	陈经国	易 健
	蒋叶军	董云秀		
编 务	吴恢先			

## 《衡阳市交通志》编纂领导小组

组 长	陈顺成	汪威吉		
副组长	崔毓杰	江元夏	刘永刚	
成 员	陈顺成	汪威吉	崔毓杰	江元夏
	刘永刚	袁久明	王连材	苏如龙
	陈善柳	张森林		

## 《衡阳市交通志》编纂人员

主 编	王连材			
采 编	王连材	陈善柳	曾广祥	董云秀
	王相卞	王瑞清		
摄 影	朱元利	徐正平	陈经国	易 健
	蒋叶军	董云秀		
编 务	吴恢先			

## 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）以楫，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。二千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，水陆交通遂与中原相连。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，北绕颍、泗，西包巴蜀，东裹郟、淮”，其所灭麇、罗、郢、巴、申、许、贰、轸、庸等国的遗民，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第一次大移民；“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，催鸣

棹，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伐。

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，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赖于其自身的科学性与

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的课题。“以史为鉴”，并不只是单纯地“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3月1日

# 序 一

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、空并举的运输方式，为衡阳的经济建设和改革开放发挥日益重要的作用。

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25年，衡阳只有两条过境的<sub>1</sub>国家铁路，修筑公路440公里，而且标准低，路况差，交通环境恶劣。

1949~1989年的40年间是衡阳交通发展的兴盛时期，而1978年以后的改革开放又是衡阳交通发展的鼎盛时期。40多年来，衡阳铁路建设发展壮大，京广铁路衡阳以北于1970年建成复线，衡广复线又于1988年建成，衡北编组站也于1989年建成投产，铁路交通从而成为交通行业中的骨干力量。衡阳公路建设长足发展，1988年有公

路 5207 公里，比 1949 年增长 10.8 倍。1985~1989 年国道 107 线改建成二级公路。整治湘耒航道，湘江航道通航能力达到 300 吨级，实现日夜通航。衡阳飞机场经过改建，民航候机大楼于 1988 年落成，开通衡阳至广州航班。1988 年全市水、陆、空运输路线总长度 7067 公里，形成了经纬交织、四通八达的立体交通运输网络，在社会主义建设中展现衡阳交通的风采雄姿。

历史是人民创造的。衡阳交通事业的发展壮大，凝结着 10 万交通职工的辛勤汗水。他们开山劈水，筑路架桥，辛勤劳动，忘我奉献，有的甚至献出了生命。铁路、民航、公路、水运等交通单位的各级领导干部为交通事业进行了卓有成效的工作。衡阳地、市交通局历任局长，从刘锦堂、张庆田、刘树民到张云飞；从高永堂、王德俊、简载文、丁永夫、刘仲生、张敬耀到邹玉华，以及其他很多交通前辈，他们有的在领导岗位奋斗一辈子，付出毕生精力，做出巨大贡献。我是 1987 年开始到交通局任职，欣逢“七五”交通建设时期，有幸与广大职工一道，经过五年的努力，结束了我市交通无二级公路的历史，结束了县乡公路无沥青路面的历史，改善了路况，提高了等级。在改建国道 107 线工程中，我与同事们在工地上风雨同舟，直接指挥这项衡阳交通史上最大的公路工程，率先在全省实施 GBM 工程，经交通部检查验收，获全国地市级优胜奖。这条标准二级公路的建成，从根本上改变了衡阳公路的落后面貌，大大改善了投资环境，是工程建设者们智慧和力量的结晶。

人民创造历史，历史歌颂人民。《衡阳市交通志》的编纂者从1991年元月起，根据湖南省交通厅关于编纂出版湖南交通史志丛书的统一安排，经过两度寒暑，辛勤耕耘，集腋成裘，现已成书。这部书资料比较翔实，内容比较丰富，文图并茂，语言流畅，值得一读。编纂者实事求是，秉笔直书，对衡阳交通的史实，特别是对中华人民共和国成立以后的史实，作了较为详尽的记述。这是关于衡阳交通事业发展的一部比较完善的资料书，对资治、教化、存史都将产生积极的作用。

《衡阳市交通志》的出版，是衡阳交通史上一件值得庆贺的大事。我谨向交通系统的老前辈、广大职工致以热烈祝贺，并向编纂者表示感谢！

陈顺成

1992年6月30日

## 序 二

在改革开放经济发展的盛世之年，《衡阳市交通志》应运而生。这部书记载了衡阳交通事业 2000 多年变迁的史实，集思想性、科学性、资料性于一体，浓墨重彩，写出了衡阳交通的地方特点和时代特色。此书出版，对于探索 and 了解历代衡阳交通建设，进一步解放思想，开拓衡阳的交通事业，促进经济腾飞，都是极其有益的。

衡阳是历史名城，境内南岳衡山为我国著名的五岳之一，自古有“五岳独秀”和“文明奥区”之美誉。衡阳交通有着悠久的历史，早在秦汉时代，就有两条驿道干线贯穿北南，经过历代开发和整修，到清末已形成通往各县的驿道网。民国 14 年（1925）衡阳开始修筑公路，民国 25 年和 27 年粤汉和湘桂铁路先后建成通车，标志着衡阳交通进入发展时期。中华人民共和国成立以后，交通事业发生了翻天覆地的变化，京广复线和衡北现代化编组站的建成，民航班机的开通，2 条国道、8 条省道和 81 条县道公路的修筑，衡阳湘江大桥、衡南泉溪大桥、常宁松柏大桥等 9 座大型桥梁的兴建，衡阳汽车西站和江东客货运输中心等站场设施的落成，杨家坪 500 吨级港口码头的扩建，湘江 1000 吨级航道的开发，标志着衡阳交通发展到了现代化的新阶段。现在，一个以铁路为骨干，公路

为主体，水路为基础，民航为辅翼，基础设施现代化为特征的立体交通运输体系已经形成，过去交通不便、经济落后的衡阳，如今已经发展成为华南交通枢纽、经济繁荣、科学文化发达的社会主义新兴城市。

《衡阳市交通志》的编纂者解放思想，勇于实践，辛勤耕耘，采访和收集了大量资料，经过去粗取精，去伪存真的加工制作，编写了这部资料翔实、内容丰富、图文并茂的专著，为衡阳交通职工做了一件大好事，这的确是值得庆贺的。

衡阳历代典籍虽多，但交通史志的专著殊不多见。在改革开放、振兴中华、建设四化、共奔小康的盛世之年，此书出版不仅为交通专业志的编写闯出了一条新路，而且为贯彻古为今用之旨，总结经验教训，资治、教化、存史，加快衡阳交通发展，促进经济振兴和科学技术现代化，必将发挥其积极作用。值此《衡阳市交通志》付印之际，特欣笔为序。

汪 威 吉

1993年7月1日

## 凡 例

一、《衡阳市交通志》所记业务范围包括铁路、公路、水路、航空、城市交通、交通工业、交通机构等等；所记区域范围包括衡阳市城区、市郊区、南岳区、衡山县、衡东县、衡南县、衡阳县、祁东县、常宁县、耒阳市。因交通具有超地域性特征，故必要时亦涉及到外地。

二、本志无严格断限。古代交通自有资料开始；现代交通一般限于 1992 年，重要史料限到 1993 年。

三、本志分述、记、志、表、图、照、录 7 种体裁。彩色照片集中放在正文之前，以志为主，人从事出，表随文行。

四、本志资料采自国家、省、市图书馆和档案馆保存有关衡阳境内的历代交通史料，省、市、县交通单位提供的档案资料和专题资料，知情人提供的口碑资料。

五、本志数据采自统计部门。衡阳行政区域曾经几经合分，统计数字按照 1983 年划分的现行行政区域进行调整。

六、本志秉实事求是精神，求真唯实；横列诸事，依时纵述；详今略古，详独略同；各有侧重，取其所宜。全志分篇、章、节、目四个档次。

七、本志引文，除珍贵史料采用页末标明注以其出处

外，一般不赘。

八、本志时间表述，一律书写具体年月，不用不准确的时间概念，不用时间简称。历史纪年，先书朝代年号或民国年号，再括号注明公元纪年。中华人民共和国成立以后用公元纪年。

九、本志所记古代地名，一律采用当时名称，再括号注明今名。

十、本志所记人物，第一次出现时标明其职务或身份，后则直书其名，无褒贬称谓。

十一、本志所用科学技术术语、名词、名称，以有关方面审定的为准；未经审定和统一的，从习惯。

十二、本志所记古代货币，皆依时价；中华人民共和国成立后统一用新币制，即1955年3月1日前的旧人民币按万比一换算成新人民币。

十三、本志所用计量单位，古近代按原载不作换算；中华人民共和国成立后，采用国务院1984年颁发的法定计量单位。

十四、本志所用数字，除习惯用汉字表示者以外，一般用阿拉伯数字。

# 目 录

概 述.....	( 1 )
大事记.....	( 7 )
第一篇 水 路 .....	( 55 )
第一章 航 道 .....	( 55 )
第一节 通航河流.....	( 56 )
第二节 航道整治.....	( 62 )
第三节 航道设施.....	( 70 )
第二章 港 口 .....	( 75 )
第一节 主要港.....	( 75 )
第二节 其他港.....	( 80 )
第三节 企 业.....	( 83 )
第三章 运 输 .....	( 85 )
第一节 船 舶.....	( 85 )
第二节 帆 运.....	( 88 )
第三节 轮 运.....	( 94 )
第四节 砂石采运.....	( 95 )
第五节 运 价.....	( 97 )
第六节 企 业.....	( 112 )
第四章 管 理 .....	( 120 )
第一节 航道管理.....	( 120 )
第二节 水运管理.....	( 121 )