

湖南交通史志丛书

002496

邵阳市交通志

中州古籍出版社

湖南交通史志丛书

邵阳市交通志

邵阳市交通局编



中州古籍出版社

责任编辑：赵智海

邵阳市交通志

编者：《邵阳市交通志》编纂办公室

出版者：中州古籍出版社

印刷者：湖南省地质测绘印刷厂

版次：1991年9月第一版

书号：ZSBI 7-5438-0562-6/K·141

字数：300千字 印刷 彩图1彩照8

印数：1~2000 印张 11.75

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
李述炽 刘继雄 王世凯 戴伦喜 熊伯魁
唐建雄 全裕增 刘甲柱 彭巨左

总 编 辑：刘甲柱

编 辑：刘振伦 王连材 盛光裕 易端章 李培本
嵇庆雄 杨来凤 邹镇华 罗纪录 杨铭鉴
匡国球 阙子城 刘安伦 张 维

《邵阳市交通志》编纂领导小组

组	长：	杨世能						
副	组	长：	张颂德					
成		员：	沈郁秀	艾鹏飞	杨来凤			
主		编：	杨来凤					
副	主	编：	苏缙如					
绘		图：	黎兴超					
摄		影：	龙福云	吴琦瑛	彭富强	杨来凤	刘芳喜	
			张立湘					
审		稿：	杨世能	张颂德	艾鹏飞	沈郁秀	刘弼谟	

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、筑地道、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，经过四十年的艰苦努力，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的40年中，经过恢复、“跃进”、调整、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”，也孕育着未来的牙蘖，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、多层次的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

交通运输是经济、军事、文化发展的先行，是人民生活的必需，是社会进步的重要标志。古今中外，物资的互通有无，经济的繁荣昌盛，科学、文化的兴旺发达，人民生活的改善与提高，都和交通事业的发展息息相关。正如马克思、恩格斯所指出的：“人类之历史，始终不得和产业史与交通史关连着而被研究、被整理。”

邵阳，昔称宝庆、昭陵，自汉代起即辟有驿道，历2000余年，至明、清而臻完善，外通滇、黔、桂；内连省内各州、府。民国时期，先后修筑了潭（湘潭）宝（庆）、衡（阳）邵（阳）、洞（口）榆（树湾，今怀化）、邵（阳）新（化）、竹（篙塘）新（宁）等公路，汽车运输渐次发展。

邵阳地处资水上游，境内赧水、夫夷水（均为资江上游）、资江、邵水（资江支流）、蒸水（湘江支流）、巫水（沅江支流）纵横流贯1000多公里，在漫长的封建社会和半殖民地半封建社会里，大宗货物全赖水运，宝庆港为省内重要的物资集散地。西汉时，邵阳便有了采矿和陶冶业。经济的发展与交通运输的发展是相辅相成的，邵阳的水运工具——洞舶、州舶、楸船、平头等即应运而生；至清道光年间，随着邵阳煤炭的大量开采，邵阳独有的运载

煤炭的专用工具——毛板船更具特色。所有这些，在邵阳的交通史册上都写下了光辉的一页。

“资江渡，宝庆桥”，历史上颇有盛名。境内山水相间，桥渡相连。南宋淳祐六年(1246)李友直主建的石羊桥(在武冈县)，距今已700余年，是本省现存最早的石拱桥之一。

但是，从清代末年至1949年邵阳解放前夕，由于战争频仍，道路失修，航道淤塞，民生凋敝，邵阳的交通运输一直是古老而落后的。

1949年10月10日，邵阳解放。在中国共产党和人民政府的领导下，随着邵阳的经济迅速发展，邵阳的交通运输事业发生了翻天覆地的变化。如今，207、320两条国道从市区交叉通过，贯穿境内360多公里，另有10条省道纵横相连于全境，成为邵阳交通运输的骨干线路；县、乡公路更是遍布全市各个乡村，以市区为中心的四通八达的公路运输网络已经形成；加上与湘黔铁路衔接的娄邵铁路直达市区，更促进了交通运输事业的发展。

邵阳历代典籍较多，但交通史志的专著此系首创。在振兴中华，建设“四化”，邵阳要发展，交通要前进的盛世之年，邵阳市交通局修志办公室的同志勇于探索，采集大量资料，认真编纂了《邵阳市交通志》，记述了自汉以来，邵阳交通事业的兴衰与变迁，集区域性、思想性、科学性、资料性于一书。这对于了解邵阳历代的交通建设，进一步发展邵阳的交通事业，促进邵阳的经济发展是很有益的。建设社会主义现代化的交通网络，关系国计民

生，需要经过几代人的努力，才能臻于完善。《邵阳市交通志》一书的出版，承前启后，继往开来，总结前人的经验教训，旨在存史、资治、教化，对于促进邵阳经济的振兴和交通事业的新发展，必将发挥积极作用。

刘继雄

1990年9月10日

凡 例

一、本志以马克思、列宁主义、毛泽东思想为指导，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义，力求思想性、资料性和科学性的统一。

二、本志本着实事求是原则，详今略古，突出地方特色、专业特色和时代特色。

三、本志上溯不限，下限 1986 年，1987 年以后资料收入附录。

四、本志从邵阳市交通各专业分工的实际出发，事以类分，横排竖写，设概述、大事记和驿道、航道、公路、铁路航空、城市道路、工业、管理 7 篇，篇下分章节，计共 24 章，65 节。

五、本志为记述体。以文字记述为主，辅以图表、照片和附录。称谓书写，在行文中第一次出现时，一律用全称，多次出现者则用简称。

六、本志采自历代史料、现代档案和征集的口碑资料。数据以统计部门的法定数据为准。行政区划的变更，统计数字不作增减。由于资料来源广泛，行文中不一一注明出处。

七、纪年方法：历史朝代称号，一律沿用通称，在括

号内加注公元纪年；民国时期以民国纪年，亦在括号内加注公元纪年；中华人民共和国建立以后，以公元纪年。

八、计量单位：一律采用国务院1984年颁发的中华人民共和国法定计量单位。1955年3月1日前使用的人民币，都按1万比1折成今人民币计算。

目 录

概 述	(1)
大事记	(6)
第一篇 驿 道	(21)
第一章 道路	(21)
第一节 干线	(21)
第二节 支线	(23)
第二章 桥渡亭	(25)
第一节 民桥	(25)
第二节 民渡	(29)
第三节 民亭	(31)
第三章 驿运	(32)
第一节 客货运输	(32)
第二节 “特货”运输	(37)
第二篇 航 道	(39)
第一章 通航河流	(40)
第一节 济水干流	(40)
第二节 般水	(41)
第三节 夫夷水	(45)
第四节 邵水	(46)
第五节 石马江	(47)
第六节 其它	(47)
第二章 航道整治	(48)
第一节 济水整治工程	(49)

第二节	赧水整治工程	(53)
第三节	夫夷水整治工程	(58)
第四节	邵水渠化工程	(62)
第三章	港口	(67)
第一节	邵阳港	(68)
第二节	新邵港	(71)
第三节	武冈港	(72)
第四节	洞口港	(73)
第五节	塘渡口港	(74)
第六节	新宁港	(76)
第七节	桃花坪港	(76)
第八节	长铺镇港	(77)
第四章	水路运输	(77)
第一节	运输工具	(78)
第二节	运输生产	(79)
第三节	木竹水运	(85)
第三篇	公路	(91)
第一章	线路工程	(93)
第一节	国道	(93)
第二节	省道	(98)
第三节	县、乡道	(107)
第四节	专用公路	(117)
第二章	桥渡隧垭	(119)
第一节	桥梁	(119)
第二节	渡口 隧道 垭口	(145)
第三章	车站	(150)
第一节	中心站	(151)
第二节	县站	(152)

第四章 公路养护	(155)
第一节 养路职工	(155)
第二节 养护措施	(159)
第五章 公路运输	(165)
第一节 运输生产	(165)
第二节 车辆调度	(191)
第三节 专用电讯	(195)
第四篇 铁路 航空	(197)
第一章 铁路	(197)
第一节 准轨铁路	(197)
第二节 轻便铁路	(202)
第三节 火车站	(205)
第四节 铁路运输	(206)
第二章 航空	(209)
第一节 机场建设	(209)
第二节 民航运输	(213)
第五篇 城市道路	(215)
第一章 市内街道	(215)
第一节 街巷	(215)
第二节 桥梁	(224)
第二章 市内客运	(226)
第一节 公共汽车	(226)
第二节 出租车	(233)
第三章 城镇搬运装卸	(233)
第六篇 交通工业	(239)
第一章 车、船制造	(239)
第一节 船舶制造	(239)
第二节 汽车制造	(243)