

002749

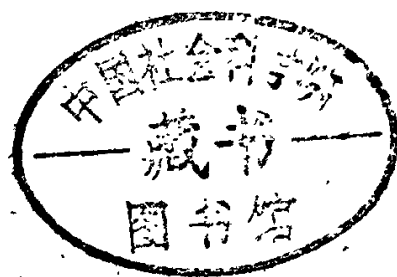
湖南交通史志丛书

# 娄底地区交通志

湖南出版社

湖南交通史志丛书

# 娄底地区交通志



湖南出版社

[湘]新登字 001 号

责任编辑:缪礼治

## 娄底地区交通志

娄底地区交通志编委会

主编:张先初

湖南出版社出版

(长沙市河西银盆南路 67 号)

湖南省湘中地质印刷厂印刷

(娄底市长青中街 4 号)

1993 年 12 月第 1 版第 1 次印刷

开本:850×1168 1/32 印张:11

字数:264000 印数:1—2000

ISBN7-5438-0699-1/K·129

30 元

# 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 刘安伦 刘忠福 阙子城

张先初

# 娄底地区交通志编纂领导小组

组 长：彭巨佐 李海江

副 组 长：石世庸 周兴旺 谢汉伟 张先初

成 员：许承球 黄益明 肖圭琰 唐少才

李志城 梁高生 曾正国

主 编：张先初

副 主 编：王长远 张 维

资料收集：刘继军 吴集初 曾永安 石加强

杨振恒 喻亮辉 汤望梅 黄素平

庞景德 苏业太

摄 影：许承球等

## 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：“‘人类之历史’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。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”，本为荆榛狂莽之地，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，东裹郑、淮”，其所灭麇、罗、鄢、巴、申、

许、貳、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，以五十万人攻略岭南的百越，主要取道湖南，通过筑驿道、开灵渠，历时八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，乘用鼓浪，波似箭，催鸣橹，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3月1日

## 序

交通运输是国民经济的动脉，是联结农、工、商的纽带，是传播思想、进行文化交流的桥梁，与社会的生产、生活息息相关。

娄底地区，处湖南的“心脏”地带，辖二县三市，是钢铁、煤炭和锑、钨等矿产品的重要产地，享有“湖南鲁尔工业区”、“有色金属之乡”的美誉，交通事业对全境以至省内外都举足轻重。

古近代，境内交通闭塞，大宗物资的运输全赖水道；资水自南向北流贯，涟水自西向东宣泄，构成“丁”字形的水道格局，虽得天独厚，然滩多水险，船民船工常年累月撑篙背纤，转输劳苦，非同一般。1928年，潭宝公路始贯穿双峰县境，通车10年，因抗战而毁；1938年，湘黔铁路始及娄底，亦因抗战，旋修旋毁；上下两千多年间，陆路交通始终处于肩挑背负状态，挽输艰因，甚伤民力。

中华人民共和国成立后，境内的交通事业步入蓬勃发展的新阶段。40多年来，在中国共产党和各级人民政府的领导下，交通战线的广大职工，兴筑铁路、公路、治理水道，革新、改造运输工具，建设站、场、港、厂，开放运输市场，面向社会，服务人民，进行了创造性的劳动，取得了前所未有的光辉成就。今湘黔铁路已贯穿

全境：国道、省道、县乡道与厂矿专用公路组成了城乡相通的公路网，公路通车里程为1949年的50倍；水运虽因航道变迁萎缩，然新辟库区航道已无滩险碍航之虞。40多年的发展自然不是一帆风顺的，起步时的艰难，建设中的干扰，管理上的失调，工作中的某些失误，改革中的某些困扰，都给我们以启示；建设社会主义现代化的立体交通，尚须我们作不懈的努力。

志以纪实。盛世修志，自古已然。娄底地区交通志，事属首创，本求真唯实、详今略古的原则，取精示弘，刮垢磨光，系统地记述辖区交通事业变迁发展的史实，对于探索全境交通建设的历史经验，指导未来的实践，谱写将来交通事业的新篇，无疑大有裨益。值兹此志付梓出版之际，谨序为贺。

李海江

一九九三年十月

# 凡 例

一、本志为记述娄底地区交通事业变迁发展的专业志，本实事求是、求真存实、详今略古的原则，力求历史性、区域性、专业性和科学性的统一。

二、本志按各种运输方式设章，按每种运输方式的实体设节与目，按历史发展顺序竖写，以求取精示弘，系统反映全境交通事业发展的因果关系及其规律性。

三、本志以今建置辖域为限，包括娄底、冷水江、涟源、双峰、新化5县市，由于古今辖置多变，必要时述其本末。

四、本志上限浮动，各种运输方式以始发为上限；下限定于1989年，个别具体事项延伸到1993年。

五、本志有记、述、志、表、录、图、照7体，互为应证。

六、本志资料源于史、志、传、报刊、档案等文献和有关当事人的回忆与口碑，引文皆有所本，不另注。

七、本志表列数据，部分取自统计部门核实的统一数据，部分为调查整理。

八、本志所记历史朝代，律用通称，并括注公元纪年；1949年起，统用公元纪年。

九、本志所记古、近、现代货币价格，均本时价。

十、本志所用技术经济名词、术语及路、桥、涵等级的划分，一本交通技术规范和国家与省的明文颁定，不另作释。

十一、本志因事系人，人从事出，直书其名，无褒贬称谓；必要时于名前书其职或身份。

# 目 录

|                |       |
|----------------|-------|
| 概 述 .....      | ( 1 ) |
| 编年纪事 .....     | ( 5 ) |
| 第一章 驿 道 .....  | (54)  |
| 第一节 线 路 .....  | (54)  |
| 第二节 驿 铺 .....  | (56)  |
| 第三节 古 桥 .....  | (58)  |
| 第四节 津 渡 .....  | (62)  |
| 第五节 茶 亭 .....  | (64)  |
| 第六节 运 输 .....  | (65)  |
| 第二章 水 路 .....  | (67)  |
| 第一节 通航河流 ..... | (68)  |
| 第二节 航道设施 ..... | (75)  |
| 第三节 航道整治 ..... | (76)  |
| 第四节 航道机构 ..... | (83)  |
| 第五节 港 埠 .....  | (83)  |
| 第六节 运输工具 ..... | (87)  |
| 第七节 客 运 .....  | (92)  |
| 第八节 货 运 .....  | (95)  |
| 第九节 排筏运输 ..... | (98)  |
| 第十节 航运企业 ..... | (99)  |
| 第三章 铁 路 .....  | (104) |
| 第一节 线 路 .....  | (105) |
| 第二节 桥梁隧道 ..... | (112) |

---

|     |         |       |
|-----|---------|-------|
| 第三节 | 养 护     | (119) |
| 第四节 | 车 站     | (122) |
| 第五节 | 机 车     | (131) |
| 第六节 | 客 运     | (134) |
| 第七节 | 货 运     | (140) |
| 第八节 | 体 制     | (145) |
| 第四章 | 公 路     | (146) |
| 第一节 | 线 路     | (146) |
| 第二节 | 桥 渡     | (165) |
| 第三节 | 养 护     | (187) |
| 第四节 | 改 造     | (201) |
| 第五节 | 车 站     | (205) |
| 第六节 | 运输工具    | (209) |
| 第七节 | 客 运     | (215) |
| 第八节 | 货 运     | (223) |
| 第九节 | 运输企业选介  | (228) |
| 第五章 | 搬运装卸    | (230) |
| 第一节 | 体 制     | (230) |
| 第二节 | 工 具 机 械 | (232) |
| 第三节 | 城镇搬运装卸  | (233) |
| 第四节 | 铁路装卸    | (237) |
| 第六章 | 交通工业    | (242) |
| 第一节 | 船舶修造    | (242) |
| 第二节 | 车辆修理    | (246) |
| 第三节 | 轮胎翻新    | (247) |
| 第四节 | 汽车配件    | (248) |
| 第五节 | 三轮车制造   | (251) |
| 第六节 | 自行车生产   | (252) |

---

|     |                   |       |
|-----|-------------------|-------|
| 第七节 | 汽车组装              | (253) |
| 第七章 | 交通管理              | (255) |
| 第一节 | 管理机构              | (255) |
| 第二节 | 安全管理              | (260) |
| 第三节 | 路政河政管理            | (274) |
| 第四节 | 运价管理              | (282) |
| 第五节 | 运输市场管理            | (292) |
| 第六节 | 规费征收              | (298) |
| 第七节 | 企业管理              | (307) |
| 专 记 |                   | (312) |
| 一   | 航 空               | (312) |
| 二   | 联合运输              | (312) |
| 三   | 各级交通机构领导人员任期      | (313) |
| 四   | 娄底地区交通系统专业技术人员统计表 | (330) |
| 五   | 交通体制改革            | (332) |
| 六   | 各县市交通志编写人员        | (333) |
| 后 记 |                   | (334) |

## 概 述

娄底地区位于湘中腹地。1977年，从邵阳地区析出涟源、双峰、新化、邵东、新邵5县和冷水江市，成立涟源地区；1982年，邵东、新邵2县重划归邵阳，翌年改为娄底地区。1989年，全区面积8067平方公里，人口366.3万。境内矿产资源丰富，拥有全国第一的锑矿，全省第一的煤炭、白云石、石灰石、大理石，占全省第二位的有石墨、第三位的有石膏和黄金矿。涟源、冷水江、新化、双峰4县市，列入全国100个重点产煤县之内。地区列为全省能源、原材料开发区，誉为“有色金属之乡”、“湖南的鲁尔”。

明清时期，境内交通有水路和陆路，货物运输几乎全赖水路，陆路是驿道和行人道，主要供商旅来往邮传公文、军书，除少数官绅骑马、坐轿外，一般民众均步行。主要大道有10条，计700余公里，分别通往长沙、湘潭、衡阳、宝庆（今邵阳）、隆回、溆浦、安化、益阳、湘乡等地。

民国时期，湘潭至宝庆汽车路开通，过境里程50余公里；湘黔铁路通车至蓝田，开始现代化交通运输，后因抗击日军入侵，奉令拆除铁路钢轨、枕木，炸毁桥梁，挖毁铁路和公路路基，物资运输仍依赖水路。抗战期间，长沙、武汉等地机关、学校、商人纷纷迁往境内的蓝田、杨家滩、桥头河、新化城关镇等地，水上运输一度繁忙，常年通行航道达557公里。抗战胜利后，资水运煤毛板船流放武汉，每年达数百艘，涟水的“倒划子”船常年通行到桥头河、杨家滩、蓝田、永丰等地。至1949年，境内修通公路3条共96.9公里。但只通不畅，运输量不大，是年全区货运量10.9万吨，公路只占32.1%，周转量则只占0.8%。

中华人民共和国成立后，境内的交通朝着铁路和公路两种运

输方式发展,水路运输自60年代后,逐渐衰退。

1950~1962年,经过国民经济恢复期和“一五”“二五”两个国民经济计划期,政府对水上运输业、装卸搬运业实行社会主义改造,走集体化道路,从组织互助组、初级合作社发展到运输人民公社。在国家运输计划指导下,开始实行统一货源、统一调配运力、统一运价的“三统”管理。机船开始航行,湘黔铁路通车至金竹山,娄邵铁路进行修建。这个时期,新修公路835公里,铁路185公里。大都是通过群众运动修建起来的,强调先通后畅,标准低、质量差,公路多数是等外级公路,铁路病害多,较长时间处于试运行状态。在整个货物运输量中,水路运输仍占主导地位,旅客运输则公路处于绝对优势。

1963~1980年,水运企业不景气,资水柘溪大坝修建,截断资水航道,新化、冷水江两航运公司6000多吨位船舶出的出不去,进的进不来;涟水、侧水、湄水等航道上,节节拦河筑坝,双峰航运公司与涟源运输公司的船舶无路可走,由12662吨位船减少到4466吨位。且常年在港参运,不能回本港。这个时期,全区船舶由25993吨位减少到12969吨位,职工减少2800多人,企业处境困难,80%以上船舶“超期服役”。因资金缺乏,无力进行更新改造,有时连维修材料也无法买回,简单再生产难维持,企业濒临倒闭。

与此同时,铁路与公路蓬勃发展,铁路通车里程已达到297公里,湘黔、娄邵两铁路运输在境内起骨干作用,20多条厂矿铁路专用线相继建成投产,30多个客货运输车站分布全区各县市,全区大中型企业多数有专线铁路直达。“要想富先修路”的思想深入人心,新修公路3351公里,双峰、涟源、娄底、冷水江4县市先后实现社社通公路(新化县于1981年实现)。运输市场管理上,仍实行“三统”,需要运输物资的单位,须事前申报运输计划,由交通主管部门根据计划,平衡运力,调拨车、船。客运方面,由公路延伸,班车从县市通到区社。全区四通八达的运输网