

004084

湖南交通史志丛书

株洲县交通志



湖南出版社

湖南交通史志丛书

株洲县交通志

湖南出版社

[湘]新登字 001 号

责任编辑：缪礼治

株洲县交通志

株洲县交通志编纂委员会

湖南出版社出版

(长沙市河西银盆南路 67 号)

湖南省地质测绘印刷厂印刷

1994 年 6 月第 1 版第 1 次印刷

开本：850×1168 1/32 印张：4.8125 插页：4

字数：116000 印数：1—1000

ISBN 7-5438-0825-0

K · 149 定价：8.20 元

序

交通是随着人类社会生产、生活活动而产生和发展起来的，与各个历史时期的政治、经济、文化、军事诸方面息息相关，其发展是人类文明、社会进步、人民生活水平提高的重要标志。株洲县境内交通事业的发展过程，完全符合这一客观规律。中华人民共和国成立后，株洲县交通建设发展迅速，成就辉煌，对全县国民经济的全面发展起着重要的促进作用，显示出交通事业在国民经济中的重要地位和先行作用，充分反映了社会主义制度的优越性。

志书具有存史、资治、教化的功能，在社会不断变革发展中，可以起到鉴古知今、承前启后的作用。我国各个历史朝代特别是鼎盛时期，修志治史少有间断。中国共产党十一届三中全会以来，政府对修志工作十分重视，全国各地各行各业修志蔚然成风。因此，编纂《株洲县交通志》，使从事交通工作者“前者所稽、后有所鉴”，既是发展交通事业，促进国民经济的客观需要，也是继承历史文化传统，顺应潮流的当务之急。

1988年4月，《株洲县交通志》编委员成立，以杜方族同志为主编的全体工作人员，担负起光荣而艰苦的编纂任务。历时五年中，共搜集古今资料逾百万字，经过精心筛选、鉴别，去伪存真，去粗取精，整理编纂成初稿。此后，又广泛征求意见，请教行家评审指点，斟字酌句反复修改，力求志书达到质量标准，以遂其“不负今人，不误来者”的心愿。其艰苦奋斗，谦虚谨慎，精益求精的精神，为《株洲县交通志》增添了光彩。

《株洲县交通志》以详实的资料，全面、系统、准确地记述了株洲县境交通事业发展的史实，详述了社会主义经济建设时期中，交通事业的辉煌成就和前进中的曲折坎坷，是一部质量较好的交通专志。它的成功和发行是株洲县交通部门全体员工盼望已久的大喜事。它将在改革开放的大好形势下，充分发挥其应有的功能，促进株洲县的交通事业随着国民经济的腾飞而跃上新台阶，拓出“人便于行、货畅其流”的兴旺局面；并将对后继修志者有所启迪。是所厚望！

兹值志书定稿付印之际，志此为序。

邓建育

一九九三年四月

凡 例

一、《株洲县交通志》是记述株洲县交通事业的专业志，贯彻专志贵专的精神，打破部门和隶属关系界限，总揽境内交通全局。

二、本志全面记述株洲县境内交通事业的历史和现状。按详今略古、详异略同的原则，重点记述中华人民共和国成立后的发展状况。

三、本志记述范围。地域：按 1984 年 4 月调整后的行政区划，地名以 1984 年出版的《株洲县地名录》为准。时间：上限因事而异，下限断于 1990 年。

四、本志横排门类，纵向记述。由章、节、目三个层次构成。以照、述、记、志、录顺序编排，株洲县交通图冠于卷首，其他图表随事插入。

五、本志记述历史年代，均沿用旧称，清代以远以汉字记年，中华民国以阿拉伯字记年。中华人民共和国成立起以公元纪年，用阿拉伯字。

六、本志记述中的计量单位，属历史年代的沿用资料所载。中华人民共和国成立起均采用 1984 年 2 月 27 日发布的法定计量单位。

七、本志引用各时期的统计资料，一律按现行统计制度规定换算。各种数字均采用阿拉伯字。各种技术专用名称从惯例。

八、本志对历代政权和官职等称谓一律沿用通称。对人物称谓，直书其名，不加褒贬之词。

目 录

概述	(1)
大事记	(4)
第一章 交通路线	(21)
第一节 古道	(21)
一 驿道	(21)
二 大路	(22)
附 茶亭	(23)
第二节 公路	(24)
一 国道	(26)
二 省道	(26)
三 县道	(27)
四 乡(镇)道	(31)
五 专用公路	(35)
六 养路	(36)
第三节 航道	(39)
一 湘江	(39)
二 渌水	(42)
第四节 铁路	(43)
一 浙赣线	(43)
二 京广线	(44)
第二章 交通设施	(45)
第一节 桥梁	(45)

一	古民桥	(45)
二	公路桥	(48)
三	铁路桥	(51)
第二节	渡口	(53)
一	义渡	(53)
二	营业渡	(54)
三	汽车渡	(57)
第三节	车站	(57)
一	火车站	(57)
二	汽车站	(58)
第四节	港埠	(59)
第三章	交通运输	(60)
第一节	人力运输	(60)
一	挑抬	(60)
二	车运	(61)
附:	畜力车运输	(62)
三	客运	(63)
第二节	汽车运输	(64)
一	货运	(64)
二	客运	(66)
第三节	火车运输	(69)
一	货运	(69)
二	客运	(71)
第四节	帆船运输	(73)
一	货运	(74)
二	筏运	(75)
三	客运	(76)
第五节	轮船运输	(77)

一	货运	(77)
二	客运	(78)
第四章	运输组织	(80)
第一节	水运组织	(80)
一	船帮	(80)
二	木帆船运输社	(81)
第二节	陆运组织	(83)
一	箩业	(83)
二	株洲县运输联社	(84)
三	株洲县运输公司	(86)
四	株洲县搬运公司	(87)
五	株洲县汽车运输公司	(92)
六	株洲县汽车客运公司	(94)
第五章	交通工业	(96)
第一节	船舶修造	(96)
第二节	汽车修理	(96)
一	株洲县汽车修理厂	(96)
二	厂矿附设厂	(99)
三	个体修理厂	(99)
第三节	株洲县绝缘材料厂	(99)
附:	株洲县汽车配件公司	(101)
第六章	交通管理	(103)
第一节	行政机构	(103)
第二节	运输管理	(107)
一	市场管理	(107)
二	运价管理	(109)
三	规费征收	(114)
第三节	安全管理	(118)

一	管理机构.....	(119)
二	港航监督.....	(121)
三	车辆监理.....	(122)
四	事故处理.....	(123)
附	重大事故案例.....	(124)
第四节	路政管理.....	(126)
一	管理范围.....	(127)
二	管理办法.....	(127)
第五节	劳动人事管理.....	(128)
一	管理机构.....	(129)
二	劳动调配.....	(130)
三	收益分配.....	(130)
四	劳动保护.....	(132)
五	职工教育.....	(133)
附录	一 光荣谱.....	(135)
	二 采风.....	(136)
后记	(140)

概 述

株洲县位于湘中东部，居湘江下游，东与醴陵市、攸县接壤，西界湘潭，南抵衡东，东北隅邻浏阳，北联株洲市郊区。1965年4月由株洲市析出置县，袭市名，县治设渌口。现辖22乡5镇2场，总面积1506.6平方公里。1990年末有人口498752人。

境内，古代交通称便。湘江纵贯南北，沿线溪港密注、水势泱泱，近则南抵衡州，北达湘潭，远可上通两广，下出长江。其主要支流渌水由东向西汇于渌口，上溯越醴陵接萍川水至萍乡。陆域跨居湘江两岸，东有湘赣驿道，西有湘桂驿道逶迤入境，清乾隆年间设有驿铺八处，民间大路与之联接，沟通四乡。形成以水运为主，陆运为辅的交通格局，为湘赣、湘桂、湘粤之间水陆通道的组成部分。境内交通自秦汉初创，经历代断续经营，至清乾隆年间臻于完善。此后百余年间，由于封建自然经济的束缚，乡道、民桥虽有所发展，而水陆交通干线和运输工具则变革甚少。迄至清光绪三十一年（1905），株萍铁路通车过境，设姚家坝车站。随后，湘潭至衡阳轮船航班开通，境内开始出现火车、轮船。

民国24年（1935），粤汉铁路南延通车至朱亭，贯穿境内50余公里，设渌口、三门、昭陵、淦田、朱亭五站，古旧的交通格局自此突破。次年，粤汉铁路全线通车，给境内经济带来勃勃生机，交通运输呈兴旺之势。民国26年（1937），抗日战争爆发，交通运输实行战时统制，此后七年中，境内粤汉铁路在敌机空袭的威胁下，坚持营运六年之久，民国29年渌口车站发送货物多达5.7万吨，航运则因江河具有炸不断的天然优势，浙赣铁路于民国

28年拆毁后，其运输任务转向渌水船运，故而更加繁忙，每年经过渌口的船只多达万艘以上，境内出现短暂的战时繁荣。民国33年5月战局急转直下，境内毁路沉船阻敌；沦陷时，水陆交通全部瘫痪。次年8月光复后，为适应复员需要进行抢修，草草恢复，然实力已不如战前。湘江中滩险和战时沉积物碍航，船只减少过半，铁路路基不稳，枕轨陈旧，火车运行时速仅10公里左右。此后，内战又起，战局迅速南移，交通复遭破坏。自民国初建至民国38年，国家处于内忧外患之中，境内交通建设时兴时衰，举步艰难。村镇陆运、港站装卸、水上运输仍沿袭挑担、推车、扬帆、拉纤的古老方式。

1949年8月境内解放，民心振奋，积极支援解放军继续南下。株洲民船船员工会调派船只在三门运部队渡过湘江，并将军需物资运往衡山前线。铁路员工和大批民工昼夜不停抢修铁路，境内粤汉、浙赣两线路段迅速恢复通车，投入支前运输。中华人民共和国成立后，1953年进入社会主义经济建设时期，境内交通事业开始全面发展。铁路：通过改善线路技术条件，增加和更新站点设施，铺设武衡复线，运输能力大大提高。1982年，境内京广、浙赣两线8站1所共发送旅客81.4万人次，货物27.07万吨，创历史最高纪录。1990年每日过境列车209列，其中京广线占133列，发送旅客50.62万人次，货物12.71万吨，因发挥铁路优势，保证长途运输，短途运量有所减少。航路：1957~1985年期间，前后三次整治湘江航道，改进导航设施，通航能力逐步提高。1985年，300吨级轮驳船可在境内航段中昼夜航行，上溯衡阳畅通无阻。自古以险著称、船民视为畏途的昭陵滩，在整治中炸除礁石5192立方米石，航槽宽坦，水势平稳，安全畅通。“石峰星错，川洪线引”的情景不复存在。渌水渠化工程于1977年基本完成，自渌口至醴陵可通航50吨级轮驳船。1986年改造铁河口枢纽，1989年整治铁板滩后，航行更增方便。境内、船舶更新改造发展迅速，

老旧的木帆船基本淘汰，新型的钢质机动船日益增多。为适应机动车垄断短途运输的局势，航运转换经营机制，向湖区、长江航线发展。公路：1958年在“全民办交通”中，境内开始修建公路，所修公路因技术质量过低，又失于养护，1959年后逐渐荒废，幸存株洲~醴陵（排子山）、株洲~渌口两路经改造后于1965年通车。1969年秋，省交通厅在零陵召开公路建设现场会，在此推动下，再次掀起筑路高潮，全县动员10万人投入筑路大会战，历时5年基本实现社（乡）社通公路。此后以修建乡镇公路为重点，于1986年实现村村通公路。1990年县境内公路里程达732.5公里（不含机耕道），平均每百平方公里面积有公路47.7公里，各个乡镇均通客班车，村村可通汽车。1990年末全县拥有各种机动车4372辆，分布城乡各地，在短途运输中居垄断地位。县境内现已构成铁、公、航路三者兼备，水陆干支纵横交错，机动车船四通八达的现代交通网。特别是中国共产党十一届三中全会后，交通部门坚持改革开放搞活的方针，组成多层次、多形式、多渠道的交通行业结构，发挥全社会的运输潜力和对交通建设的积极性，使长期以来客货运输紧张、公路通而不畅的局面有所缓和。

交通运输是国民经济中的“先导性产业”，其发展必然适应和促进国民经济的发展和社会的繁荣。八十年代以来，株洲县五业兴旺、工业腾飞、农民收入逐年提高，无不与交通运输事业的发展息息相关。“若要富，先修路”，“交通畅、百业旺”已为人们所共识，在各行各业广大群众的支持下，株洲县的交通事业必将取得更加辉煌的成就。

大 事 记

清乾隆四十五年 (1780)

宋光清继乾隆二年茹松在昭陵滩泓口铸铁桅导航后，设引泓船为过滩舟船引航。道光初，吴登盈于江岸建滩神庙，立普安堂。

清道光元年 (1821)

朱亭谢氏族修福祖桥，全桥以石料砌成，长140尺、宽16尺，坚实庄重，名振乡梓。1970年修株衡公路经此，利用为公路桥，至今完好。

清同治十年 (1871)

林恒树等在昭陵滩设引泓船5艘，驳船2艘，破舟失货，拯救护之。更普安堂名为“坎亨”。1944年日本侵略军犯境，坎亨堂毁于战火。

清光绪三十一年（1905）

12月，萍潭铁路通车过境（后改称株萍铁路），在境内设姚家坝车站，光绪三十四年正式开办客货运输。专运萍矿煤炭。

清宣统元年（1909）

刘春和、罗春林置“安江号”“快利号”轮船，辟株洲至湘潭、株洲至朱亭客货航班。渌口、三门、淦田、朱亭设停靠码头。

民国24年（1935）

10月，粤汉铁路株洲至朱亭段竣工通车，设渌口、三门、昭陵、淦田、朱亭五站。先是民国元年，株洲至渌口曾修铁路，因路基过低，常被水淹，试车一次后停用。此次修路将该段路基增高加固予以利用。

民国26年（1937）

抗日战争爆发后，10月8日下午敌机6架轰炸渌口车站投弹6枚，线路被炸毁。

11月18日敌机轰炸渌口铁桥，桥梁工孟继贵为掩护一列军车而壮烈牺牲。

民国 28 年 (1939)

2月5日，敌机6架轰炸姚家坝车站，投弹8枚，死6人，伤10余人，站长及其妻女殉难。

6月23日，境内浙赣铁路路段拆毁。

10月8日，粤汉铁路株洲至朱亭路段拆轨。民国29年9月，(1940)粤汉铁路曲江至株洲恢复通车。

民国 33 年 (1944)

6月，为阻日本侵略军进犯，奉命再次破毁粤汉铁路，10日毁涪口铁桥，24日拆轨至衡阳，境内铁路全部瘫痪。

民国 34 年 (1945)

11月，粤汉铁路武昌至衡阳段修复通车。

民国 36 年 (1947)

6月6日浙赣铁路株洲至萍乡段修复通车

民国 38 年 (1949)

7 月，国民党白崇禧部队撤退前破坏交通，涑口、昭陵、朱亭等处铁桥被毁，以涑口铁桥最为严重，9、10 号墩全部炸毁、钢梁炸成几段落入江中。

8 月，株洲民船工会成立支前委员会，组织船只 50 余艘，集中于三门，日夜护送人民解放军渡过湘江，历时半月，同时派船运送军需物资，后勤人员去衡山前线。

10 月 14 日涑口铁路便桥建成。举行通车典礼。11 月 10 日粤汉铁路株洲至衡山段修复通车。11 月底浙赣铁路株洲至萍乡段修复通车。

1950 年

6 月 18 日，雷打石镇农民与码头工人发生业务纠纷，驻镇工作人员周辉非法拘禁码头工负责人陶孟连 5 天之久，工人不服联名上诉后，周辉被撤职查处方平息。

11 月，成立涑口、昭陵搬运站和姚家坝搬运队，均为醴陵县搬运公司下设机构。

12 月，雷打石、三门、淦田、朱亭码头搬运工会相继成立。选举产生委员会成员和出席湘潭县搬运工会成立大会的代表。