

002316

湖南交通史志丛书

# 株洲市交通志

湖南出版社

# 株洲市交通志

湖南出版社

[湘] 新登字 001 号

湖南交通史志丛书  
**株洲市交通志**  
《株洲市交通志》编委会  
责任编辑：方 萌

\*

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  
1993 年 3 月第 1 版第 1 次印刷  
开本：850×1168 1/32 印张：14.875 插页：17  
字数：385.6 千字 印数：1—2000 册  
精装：ISBN7-5438-0498-O/K·82

# 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

谭祖裕

戴伦喜

彭巨左

总编辑：刘甲柱

编辑：刘俊杰

嵇庆雄

杨铭鉴

张先初

陈顺成

李述炽

熊伯魁

刘甲柱

王连材

杨来凤

刘安伦

张伟

罗光轩

唐建雄

盛光裕

邹镇华

刘忠福

周天钧

王世开

全裕增

易端章

罗纪录

阙子城

# 株洲市交通志编纂委员会

主任：张 伟

副主任：钟定国 于连海 李腊珍

委员：张 伟 钟定国 于连海 李腊珍 杨恩普  
赵道衍 陈伯勋 邹兴隆 苏嗣训 马为让  
曾侃融 余定平 杨 云 朱林汉 谭牛生  
张著著 王石年 刘桂芳 盛光裕 彭 礼  
萧业司

顾问：谢龙清 汤志斌 胡湘荣

主编：盛光裕

副主编：苏嗣训 彭 礼 萧业司

编辑：游俊哲 周重宇 曾运乾 叶正德 彭时若  
刘长林 徐运生 王文斌

资料：贺荣生 钟义灼

摄影：刘正平等

## 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’始终是不得不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，行险以楫，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、

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

株洲是湖南第一个通火车、最早通轮船、较早通汽车的地区，株洲市成为新兴的工业城市，与铁路、公路、水路运输的相互交会和相辅发展是密切相关的，这是株洲人的共识，也是历史的真实。

研究株洲市交通历史与现状，找出株洲交通事业发展与株洲全社会发展的关系和规律，编纂出一部完整的、系统的《株洲市交通志》，再借助志书“资治、存史、教化”的三大功能，使得现在和未来从事交通工作的人们，“前有所稽、后有所鉴”。

株洲地处湘东，临革命摇篮井冈山北麓，境内五县（市）全属革命老区。辖境 1.12 万多平方公里的土地上，有京广、浙赣、湘黔三条铁路大动脉交汇，有国道 320、106 及三南公路为骨架的公路网络相连，有以湘江为主干，渌水、攸水、洙水为支流的黄金水道纵横流贯，形成特有的交通优势，并以江南重要交通枢纽而著称。株洲的先辈们注重交通事业的发展，而交通的发展又带来株洲经济的繁荣和社会的进步。翻开交通史册，人们可了然：什么时候株洲交通一发展，什么时候株洲经济就腾飞。

从事《株洲交通志》编纂工作的同志，绝大部分年逾花甲，他们在交通战线上工作了几十个春秋，在离退休之年，凭着对社会主义事业的赤诚之心，广泛地调查，认真

按现行统计制度规定的计算单位换算。各种技术专用名称均从惯例。

十一、本志涉及的地理名称、历代政权和官职等称谓，律用历史通称。对人物不作传记，人从事出。

十二、本志采用语体文记述。按 1986 年重新发表的《汉字简化总表》使用简化字。标点符号以《新华字典》所编《常用标点符号用法简表》为规范。

## 目 录

概 述 .....	( 1 )
大事记 .....	( 9 )
第一篇 铁 路 .....	( 34 )
第一章 线 路 .....	( 39 )
第一节 京广线.....	( 39 )
第二节 浙赣线.....	( 45 )
第三节 湘黔线.....	( 47 )
第四节 醴茶线.....	( 49 )
第五节 醴浏线 (地方铁路) .....	( 50 )
第六节 专用线.....	( 52 )
第二章 株洲枢纽 .....	( 58 )
第一节 株洲车站.....	( 61 )
第二节 株洲北站.....	( 65 )
第三节 工业站.....	( 71 )
第三章 运 输 .....	( 75 )
第一节 客 运.....	( 75 )
第二节 货 运.....	( 86 )
第三节 军 运.....	( 103 )
第四节 车 务.....	( 108 )
第五节 机 务.....	( 118 )
第六节 车 辆.....	( 124 )
第七节 工 务.....	( 129 )
第八节 电 务.....	( 136 )

---

第一节	运输行	(393)
第二节	联运组织	(394)
第三节	联运公司	(397)
<b>第五篇</b>	<b>管 理</b>	<b>(399)</b>
<b>第十六章</b>	<b>行政管理机构</b>	<b>(399)</b>
第一节	株洲市交通局	(399)
第二节	县(市)区交通局	(403)
第三节	运输指挥部	(404)
<b>第十七章</b>	<b>安全管理</b>	<b>(406)</b>
第一节	车辆监理	(407)
第二节	港航监督	(411)
第三节	事故处理	(415)
<b>第十八章</b>	<b>运政 路政</b>	<b>(420)</b>
第一节	运输市场管理	(420)
第二节	运 价	(422)
第三节	路政管理	(429)
<b>附 录</b>		<b>(432)</b>
一	历史文献	(432)
二	当代交通先进人物	(441)
三	采 风	(448)
四	考 证	(457)
<b>后 记</b>		<b>(459)</b>

## 概 述

株洲市除市4区（东、南、北、郊）外，辖醴陵、攸县、茶陵、酃县、株洲县5县（市）。其地域自湘东边陲的罗霄山脉中段，北向湘中延展至湘江下游。其境东邻江西萍乡、莲花、永新、宁岗、井岗山及遂川，西连湘潭、衡东、安仁，北依长沙、浏阳，南接资兴、桂东，面积11280平方公里。北部株洲、醴陵、攸县属丘陵地带，自古交通方便，东南部茶陵、酃县属山区，水陆交通发展较迟。

株洲古代交通，水路凭借自然优势，以湘江为主干，有洙水、渌水两大支流贯通全境舟楫称便。湘江由南至北纵贯株洲县及市区、洙水及其支流攸水、高陇河、沔水等，沟通攸县、茶陵及酃县，三县竹木排筏及农副产品输出全依赖水运。渌水及其支流澄潭江、铁水，贯通醴陵全境，北连浏阳，东通江西萍乡，南接攸县，在铁路未通前，是萍乡煤外运以及醴陵瓷器、农副产品输出的主动脉。陆路自秦开湘赣驿道，经历代经营，治乱更迭，兴废相间，历经沧桑，至清乾隆年间形成以湘赣驿道为主干，各县以县治为中心，向四周辐射的县大道连接乡道，并辅之桥渡，形成纵横交错的网络。至清光绪年间，全境通航河道约600公里，沿河集镇码头共100座，有桥924座，设渡227处。古代运输方式，水路木帆船顺风扬帆，凭借风力，而逆风逆水和竹木排筏，则全靠人力撑篙、摇橹、拉纤。湘江木帆船，小则15~20吨，大的达120吨一艘。洙水、渌水小船每只1~2吨，大船有20吨一艘的。





绿江桥。并命机务段长毕金铭将 12 台机车连挂，准备劫往台湾，司机王天佑置个人安危于不顾，连夜拆除机车钩销和制动杆保护了人民财产。1949 年 8 月株洲解放时，境内交通满目疮痍，残破不堪。粤汉、浙赣、湘黔三大干线，修建时就标准偏低，路基不牢，道床铺设单薄，经战争破坏后，更是伤痕累累，枕木失效，钢轨带伤，比比皆是。为适应解放大西南所急需，“先求其通，后求其全”，突击抢修，勉强维持通车。时株洲车站仅 4 股道，站房 150 平方米，候车室能容旅客 100 人；醴陵、攸县、茶陵的公路，通车里程共只 221 公里；城市搬运、水上运输仍沿袭肩挑背负、拉纤摇橹的古老运输方式，且业务萧条，人员锐减。

#### 四

中华人民共和国成立后，在中国共产党和各级人民政府领导下，株洲的交通事业进入了一个新的历史时期。“人民交通人民办，交通事业为人民”是其最大的时代特色。50 年代初，集中全力医治战争创伤，对铁路干线大力加固路基，消除隐患，更换失效枕木和带伤钢轨，确保安全畅通。1953 年修建了株易公路，解决了与省会长沙和湘潭的通道。对搬运、民船进行了民主改革，废除封建把持制度，为发展水陆运输事业扫清道路。醴、攸、茶、酃 4 县公路，陆续修复，省公路运输局（湘运）所属醴、攸、茶汽车站，迅速恢复长途客货运输。

第一个五年计划开始后，株洲凭其优越的交通条件，经国家选定为工业建设基地，一批重点工业项目，如 331 厂、田心机车厂、株洲发电厂、洗煤厂、硬质合金厂、株洲冶炼厂、化工厂、车辆厂、玻璃厂、桥梁厂等，相继开工建设，并陆续建成投产。其时，中共株洲市委提出“以工业建设为中心”，号召各行各业支援工业建设。交通先行，任务甚为艰巨。1954 年春，铁道部提出株洲枢纽工程总体设计方案，主体工程开工前，先将株洲车站改造

以应急需，主体工程于1958年6月正式动工，至1973年7月，一个具有到达、编组、出发3个车场，64.5股道，单向纵列式三级三场编组站建成投产，缓解了株洲运力不足的矛盾，成为全国重要的路网性编组站，为疏通京广、浙赣、湘黔三大干线和华东、华南、西南和北到武汉四向车流起着巨大作用。与此同时，京广、浙赣、湘黔三大干线经过更新改造，通车能力大为提高。京广复线于1970年底通车至衡阳，醴浏、醴茶两条支线也相继建成通车。各厂矿企业在建厂，均修筑了铁路专用线，形成纵横交错的市区铁路网。公路方面，自1958年起进入大发展时期。至60年代中期，株洲至醴陵、浏阳、渌口和酃县至江西宁冈等干线相继建成通车，境内危桥已全部改造成永久性桥梁。70年代后，在铺设黑色路面、提高线路质量的同时，又相继沟通与四邻各县通道，形成以2条国道、7条省道为骨干，连接55条市、县道和纵横交织的乡道，构成四通八达的公路网，通车里程达3249公里，实现社（乡）社通汽车的夙愿。水路自50年代中期开始，进行有计划的分期开发整治，至70年代末，湘江通航能力由过去枯水期15~20吨木帆船需提驳过滩，到上至衡阳可通100吨级，下可通500吨级轮驳船。渌水实现了梯级渠化，由过去仅通3~5吨小船到可通50吨级轮驳船。洙水、攸水通航条件，均有很大改善，攸水一度实现蓄水通航。此一时期港口条件相应改善，株洲港前后耗资400余万元开辟了永利、铜塘湾和白石港港区，建设各类码头20座，泊位能力由100吨提高至200吨，年吞吐能力由50年代末的30万吨提高至200余万吨，成为湖南8大港口之一。航空事业与长沙机场毗连，亦堪称便。至此，株洲的交通事业，形成以铁路为主干，公路为网路，水运为辅助，并且又各自成网相互连接相互补充的全方位交通大网络的新格局。

在加强基础建设同时，运输工具和技术装备有了很大发展和提高。铁路机车，车辆，由国家统筹安排，60年代后，逐步由进

口型向国产化、大功率方向发展。地方交通事业，坚持自力更生，艰苦创业精神，逐步由古老方式向机械化方向发展。至70年代中期，汽车取代了人、畜力车运输，水上实现了轮船拖带化，港口装卸实现了机械化，千百年来饱受肩挑背负，拉纤摇橹之苦的时代宣告结束。与此同时，与之相适应的路政、航政、运政、港政、安全等行政管理体制得到相应的加强，各级交通行政机构不断完善，形成市、县和主要乡镇三级管理体系。

## 五

进入80年代后，在中共十一届三中全会精神指引下，坚持改革开放，国势日昌，为交通事业进一步向高科技、高层次方向发展创造了条件。京广、浙赣普遍换装60公斤/米重型钢轨和钢筋混凝土轨枕，机车实现高功率内燃机化，牵引定数提高至3500吨，行车允许速度高达100公里/小时。设计新颖、装饰典雅、设备齐全、具有现代化风貌雄伟壮观的株洲车站，屹立在市区中心。现代化电脑、电气、微机处理、红外线、无线传真等先进技术，在铁路通讯、信号、行车指挥、线路养护、车辆跟踪检测等各个领域得到广泛运用，生产效率和安全系数均有大幅度提高。湖南全省仅有的3个特等站，株洲占有2个，株洲北站还成为全国第一个实现中等现代化的编组站。至1990年境内铁路总长达812.3公里，为1949年的6倍，日开行旅客列车74对，货物列车156对，分别为1952年的8.2和6.5倍，全年完成客运总量1146万人次，货运总量1454万吨，分别为1952年的14.6和38.6倍。株洲北站日均办理货车13086辆，比1980年提高52%，是建站初期的5.3倍，最高达14693辆，每昼夜24小时接发列车392列，平均每3.6分钟有一列列车到发，编解效率跃居全国同类型编组站首位。

改革开放促使公路运输机制发生深刻变化，出现全民、集体、