

002317

株洲市交通志

(1978—2001)

湖南人民出版社

株洲市交通志

(1978—2001)

株洲市交通志编纂委员会

湖南人民出版社

二〇〇五年·长沙

编辑说明

一、本志上限为 1978 年，下限为 2001 年，重在记述改革开放以来境内交通长足发展的实况；重要事项为体现其完整性和连续性，有必要的上溯或下延。

二、铁路、民航、邮电及城市交通因另有专志，本志未纳。

三、本志地域乃今株洲市所辖行政区划，所述基本不定界。唯境内国道主干线莲易高速公路和潭耒高速公路因不可分割，而有所越界。

四、本志采用横分竖写，横不漏项，纵不断线；详简结合，重点详写，一般综述；分则成文，合则成志的编修方法。全志含有 378 个路、桥、站、航道、港口码头、运输经营主体、交通管理部门的资料，均相对完整。

五、本志以记为主，图、表、照、录兼用互映。结构设篇、章、节、目，事以类分，领属相因；计有篇五、章二十一、节八十二。篇章均有无题小述，志有概述。

六、本志系株洲市第二部交通志，重在纪新，承前有衔接，水港、站场、运价及管理篇补遗较多，另增有专记和附录。

七、本志资料主要源自市县交通局、境内各交通企事业单位。部分取于省交通厅志书，以及株洲、湘潭、萍乡市档案馆和《株洲年鉴》。还有向从事株洲交通事业多年的老职工的访问与座谈记录。

八、本志年、地、名称谓，力求符其时；序号、术语、计量，亦求规范。数据源于统计或行政管理部门。

九、本志在采编过程中，得到各县（市）交通局、各交通管理机构、各市属交通运输企业、局机关各科室以及市交通系统离退休老干部的大力支持。梁克义、林志君二君曾参与部分篇章的编修工作；邬丰秋、贺德足、陈伟、陈绍珍、刘世强、胡佑鸣、罗传坤、伍运科、臧节约、陈义刚、胡亚平、沈海波、许谷英、文和平、李瑜、熊利华、文啸清、黄明生、罗荣华、周建华、马国平、卢傲宇、赵润诸君均提供了有关资料。特在此一并致谢。

十、由于纂编者水平有限，容有记述未周、欠当或挂漏之处，敬希专家、学者、读者谅察匡正。

序

历史是一个前后连贯的过程。交通是一条联结城乡百业、整合社会生活的纽带。马克思、恩格斯在《德意志意识形态》一书中以无可辩驳的事实表明：“人类社会的历史始终是不得不和产业史、交通史关联着而被研究、被整理。”恩格斯在《致符·博尔吉乌斯》的信中强调：社会经济关系是社会历史发展的决定因素，而社会经济关系主要是一定社会的生产和交通运输。我们中国的先哲早就认识到：富国强兵，利济民生，覃敷政教，懋迁有无，悉赖于水陆交通之利。交通史志之所以成为历史文化的载体，主要在于交通的联动性、共益性和维系性。

当新世纪——21世纪的车轮开始发轫的时候，续修的新《株洲市交通志》问世了，盛世盛事，斯地斯人，兴感万千。

株洲境域的交通从发端到现在，有纪可征的时间跨度近2500年：20世纪90年代初成书的《株洲市交通志》纵贯上下2400多年，重点记述的是1912~1982年

计 70 年间辖境交通事业曲折演进的历程。这次新修的《株洲市交通志》，承上记新，基本断限为 1978~2001 年的 24 年，重点记述的是 1992~2001 年的 10 年间辖境交通事业大变革的新风貌。前后两志所记时间流的差比为 100:1。

按科学的辩证逻辑三大规律——对立统一、量变到质变、否定之否定来审视历史，不难看到人类社会变革发展的动因和价值定位，并不是以时间长短为规范，有的时代很长（如奴隶社会、中国封建社会），但社会前进的步履滞重而蹒跚，从上至下无所变化，传统的政制与传统的习俗合成一种历史惰性，思想理念、学术文化显得异样沉闷。相反，有的时间很短（如鸦片战争、辛亥革命、“五四”运动），却使整个社会结构急剧变化，影响极为深远，在历史的长河里永远闪烁光芒，这就是“大历史”（Macro-history）观。

1978~2001 年的 24 年，是中国历史上最辉煌的年代、变革最大最快的年代、学术思想最活跃的年代、万类生机竞自由的年代。就株洲市境的交通而言，则是欣欣向荣的年代、跨越性发展的年代。短时间形成大质变，一产业（交通属第三产业）牵动全社会，小区域熔铸大格局，既有本体的脉动，也有历史的律动。

株洲市辖区像一条飘带，由湘中的湘江之滨东向迤

迤而南，毗邻于赣，湘水及其支流洙水、渌水随东缘高亢展布递降西向的山体纵横流贯，构成大小不等绿畴盆地，古为“湘东之奥区，吴楚之要冲。”独特的区位优势与地貌格局，使古今的交通状况独具特征：水路运输南通北达，历史最久；铁路运输三线（粤汉、浙赣、湘黔）交会，近代莫先；公路运输，起步最晚，后来居上。风雨百年，株洲交通形成三位（铁、公、水）一体网络格局；1905年株（洲）萍（江西萍乡）铁路建成，中外商轮往来株（洲）汉（阳）间，开铁水联运先风，舶业、箩业一时称盛。1909年粤汉铁路株（洲）长（沙）段率先动工，震动全省。1919年，军阀混战，争夺株洲，交通设施大遭破坏，商户洗劫殆尽，“潭株戊午兵祸”为湖南近代史上的大事。1935年，粤汉、浙赣、湘黔三大铁路干线交会株洲，铁路枢纽略具雏形，当局选址株洲建工业基地，土地开发，建筑始张，商贸扩展。1939年，日本侵略军飞机不分昼夜轮番轰炸株洲，铁路、港站“一片疮夷，无以言状”。1945年抗日战争胜利后，株洲作为铁路“复员”转运的中心，恢复最快。1949年，国民党军队溃退时，曾对株洲实施破坏，赖交通职工奋力保护路才免遭惨劫。1955年，株洲形成新兴的工业城市，水陆交通大发展。1969年，因“文化大革命”，株洲交通不时中断，影响波及南北东西

有关省。中共十一届三中全会后，确立以经济建设为中心，实行改革、开放的方针，株洲交通建设和交通运输的总体规模、整体结构、总体数量、总体质量、变革的广度、发展的速度、涉入的深度、跨越的高度，可谓日新月异，冠绝一时。

靠水路“起家”，靠铁路“发家”，靠公路而成“世家”，这就是株洲交通的发展史！

千年前，株洲曾称赭洲；20世纪80年代后期又曾被人称为“堵洲”，这是企盼性与讽刺性兼有的呼号。原来，株洲的公路建设自1952年才开始，即联通长沙、湘潭的株易（家湾）路，比长潭公路建设晚了40年；及至完成由株洲市到江西省萍乡市老关而接赣西成为今省境国道G320的湘东段，则经历了18年。1971年起，此段公路几经拓宽改造，又经过18年，到1989年才达到四级公路标准，而株洲作为省内的工业大市、铁路枢纽、临江大港，物流、人流本就很大，改革开放后更盛于前，国道G320在经过市区时又趋街道化，故此堵车天天有。据1989年统计，每车每日堵塞待行3.8小时，汽车难进难出，“堵洲”之名由此而得。

为了“盘活”株洲交通，连锁“金三角”，鼎立中樞，拉动四方，省、市领导决定兴修湖南第一条高速公路——莲（花冲）易（家湾）高速公路，经国家交通

部、国家计划委员会审定批准立项后，交通科研工作者、工程技术人员、行政主管和各路建设大军，在全市人民的积极支持下，于1995年2月建成长达71.29公里（含二级公路48.13公里）的绿色黄金通道；与此同时，境内湘江千吨级航道第一期工程亦竣工投产，年通航能力可达1.1亿吨。于是，株洲的面貌为之一变，铁、公、水基本实现零距离衔接，长（沙）、株（洲）、潭（湘潭）三市一小时交通圈与一小时经济圈基本形成，株洲不再是“堵洲”而是闪光的“珠洲”了！及至潭耒高速公路建成，国、省、县、乡公路改扩联网，株洲市实现大交通、大流通，新的经济产业带形成，GDP平均年增长率达11.2%；等级规模完善、空间布局合理、功能组织协调的城镇体系结构逐渐凸现。

人与物质不断流动的多样性、丰富性和高效率，是都市的动态特征，也是都市物质文明的体现，株洲市交通建设的成果是最好的证明。

24年来，株洲的运输市场全面扩张，多元运营实体在竞争中发展；与路相因的港站规模拓展，设施更新；交通法制建设与交通基础设施建设同步推进，趋于完善，行政执法有序，透明公正；交通行政管理由指令、委派转变为引导、协调、服务，在三大文明（物质、精神、政治）建设中，力求管理主体文明、管理关系文

明、管理意识文明、管理方式文明；交通科技与交通工业，随着运输市场的繁荣和交通建设的长足发展，全方位创新，新技术、新工艺、新材料、新装备、新成果不断涌现，成效卓著……所有这些，都是市境整体交通跨越性发展的有机组合部分。

“事物在时间和空间中运动。”未来的时间很长，交通事业发展的空间很大，我们不能也不会停止前进的步伐。

“治天下以史为鉴，治郡国以志为鉴”。志以纪实，志以资治，志以育人。《株洲市交通志》（1978~2001）经编纂诸君辛勤笔耕，历经三载，数易其稿，克成缮功，旨在服务当代，垂鉴后世；期我炎黄子孙、中华儿女，踔扬激励，与时俱进，站在东方之巅，托起明天的太阳。是为序。

程写哈

《株洲市交通志》

编纂委员会

主任：曾侃融

副主任：吕正顺 彭剑文 王国安 王中华

周雪辉 吴长华 谭仕永

顾问：谢龙清 于连海 张伟 陈伯勤

委员：(以姓氏笔划为序)：

江余生 朱卫全 朱文龙 朱远东

刘方 刘翔 刘秋云 刘永洁

许明 余小湘 汪炎珍 肖劲根

李三元 陈光明 周三发 周长生

胡晓军 张新宗 晏小云 郭卫理

彭利文

主编：彭剑文

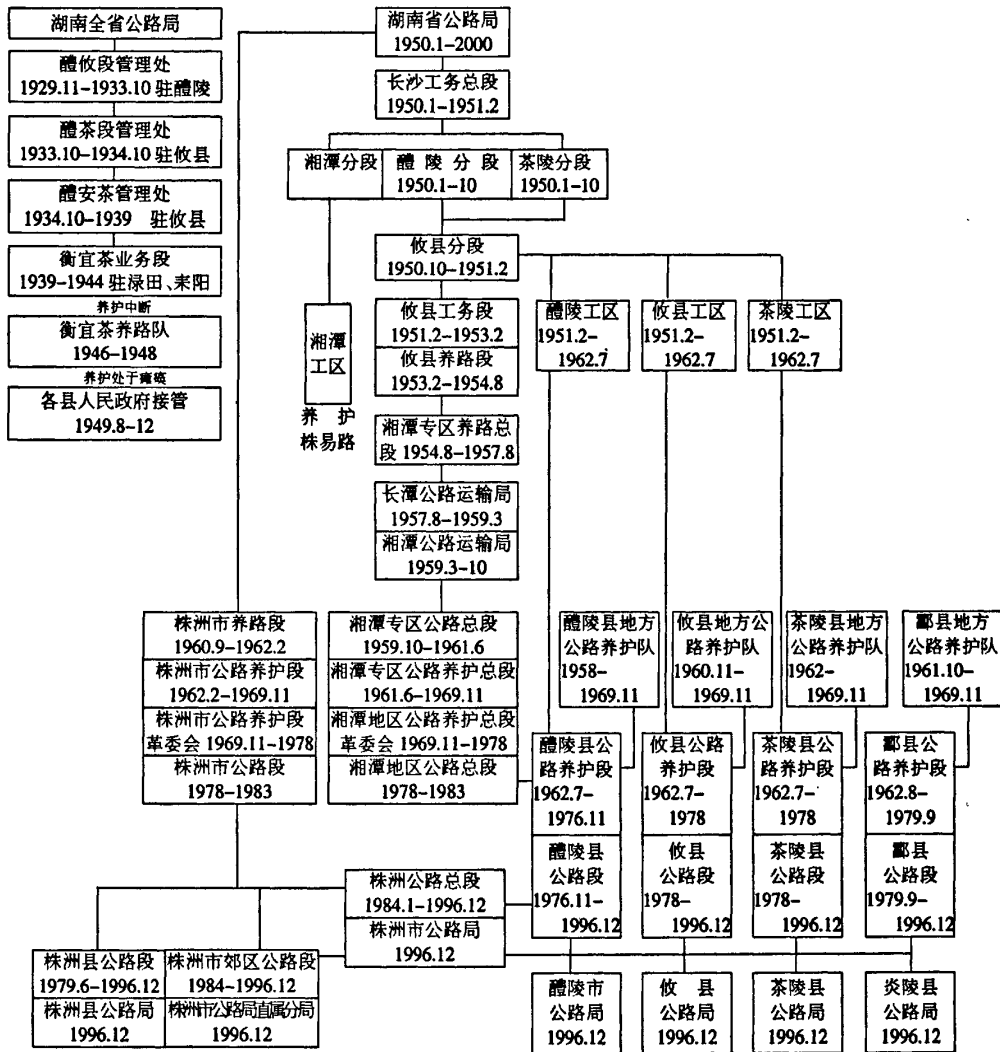
副主编：张峰

编纂办公室主任：陈陵潭

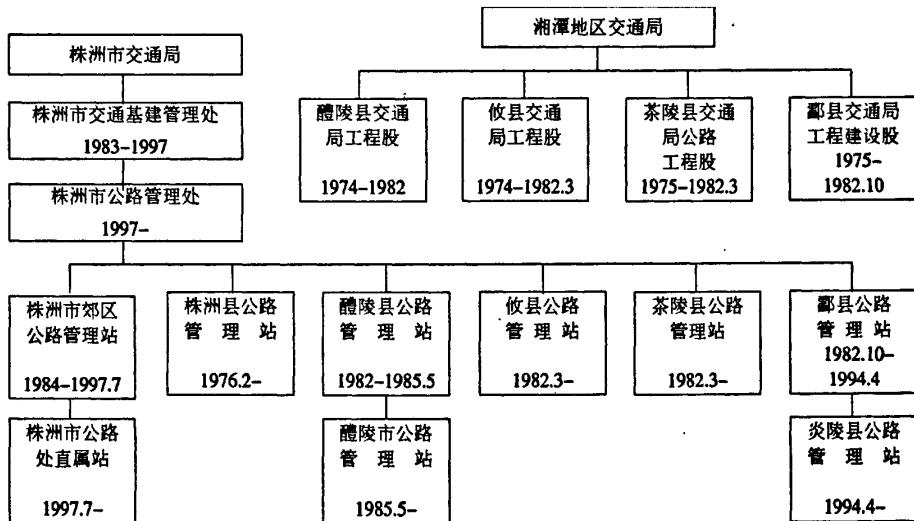
编辑：张峰 陈陵潭 游法祥 沈时新

终审：刘甲柱 (省志副总纂、省交通志总纂)

株洲市公路管理养护机构演变情况(国省道和部分县道)



株洲市县乡公路管理养护机构演变情况



图书在版编目(CIP)数据

株洲市交通志:1978—2001/《株洲市交通志》编纂委员会编.—2版.—长沙:湖南人民出版社,2005.9

ISBN 7-5438-0498-0

I. 株... II. 株... III. 交通运输业—概况—株洲市—1978~2001 IV.F512.764.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2005)第 102992 号

责任编辑:郭 平

株洲市交通志(1978—2001)

株洲市交通志编纂委员会 编

湖南人民出版社出版、发行

网址:<http://www.hnppp.com>

(长沙市营盘东路3号 邮编:410005)

湖南省航务管理局印刷厂印刷

2005年9月第2版 第1次印刷

开本:850×1168 1/32 印张:23.875 插页:9

字数:529,000

ISBN7-5438-0498-0

k·82 定价:58.00 元



80025612

目 录

概述	(1)
大事记	(13)
第一篇 公路	
第一章 国道	(38)
第一节 莲易高速公路	(38)
第二节 潭耒高速公路株洲段	(43)
第三节 京广线 (G106) 株洲段	(49)
第二章 省道	(62)
第一节 跃石线	(62)
第二节 菜鲁线	(65)
第三节 老谭线	(65)
第四节 龙宋线	(68)
第五节 界唐线	(72)
第六节 睦炎线	(74)
第七节 车总线	(75)
第三章 县道	(78)
第一节 丘陵区线路	(79)
第二节 山区线路	(92)
第三节 平原微丘区线路	(100)
第四节 旅游线路	(106)
第四章 乡村道路	(121)

第一节	乡道·····	(121)
第二节	村道·····	(131)
第五章	桥 渡 隧·····	(136)
第一节	湘江诸桥·····	(136)
第二节	渌水诸桥·····	(140)
第三节	洙水诸桥 ·····	(144)
第四节	官庄库区诸桥·····	(155)
第五节	其他公路大桥·····	(157)
第六节	汽车渡口·····	(158)
第七节	隧道·····	(159)
第六章	站场·····	(165)
第一节	城区站场·····	(167)
第二节	醴陵市站场·····	(176)
第三节	攸县站场·····	(180)
第四节	茶陵县站场·····	(185)
第五节	炎陵县站场·····	(188)
第六节	株洲县站场·····	(191)
第二篇	水路	
第一章	航道·····	(204)
第一节	湘江干流·····	(206)
第二节	渌水·····	(210)
第三节	洙水 ·····	(216)
第二章	港口·····	(223)
第一节	株洲港·····	(223)
第二节	其他港口·····	(242)
第三章	渡口 浮桥·····	(256)

第一节 渡口	(256)
第二节 浮桥	(276)
第三篇 运输	
第一章 道路运输	(287)
第一节 经营主体	(289)
第二节 车辆	(330)
第三节 客运	(345)
第四节 货运	(376)
第五节 运价	(390)
第二章 水路运输	(415)
第一节 经营主体	(416)
第二节 船舶	(431)
第三节 客运	(438)
第四节 货运	(442)
第五节 运价	(450)
第三章 联合运输	(462)
第一节 联运企业	(464)
第二节 联运服务	(469)
第四章 搬运装卸	(475)
第一节 经营主体	(475)
第二节 搬运	(485)
第三节 装卸	(490)
第四节 价格	(499)
第四篇 科教 工业	
第一章 职工教育	(536)
第一节 职教管理	(536)

第二节	职工培训·····	(539)
第三节	学校·····	(542)
第二章	交通科技·····	(547)
第一节	科技管理·····	(547)
第二节	科技成果·····	(551)
第三节	新技术推广应用·····	(568)
第三章	交通工业·····	(573)
第一节	汽车修理·····	(574)
第二节	汽车配件制造·····	(584)
第三节	船舶修造·····	(589)
第四节	其他工业·····	(590)
第五篇	交通管理	
第一章	行政主管机关·····	(597)
第一节	株洲市交通局·····	(597)
第二节	各县(市)交通局·····	(604)
第二章	公路管理·····	(612)
第一节	管理机构·····	(613)
第二节	建设管理·····	(620)
第三节	养护管理·····	(622)
第四节	路政管理·····	(626)
第三章	道路运输管理·····	(630)
第一节	管理机构·····	(631)
第二节	客货运输管理·····	(634)
第三节	车辆维修管理·····	(641)
第四节	驾驶员培训管理·····	(648)
第五节	道路交通安全管理·····	(651)