

益阳交通史志丛书之十八

益阳铁路志

《益阳铁路志》编纂领导小组

益阳交通史志丛书之十八

益阳铁路志

《益阳铁路志》编纂领导小组

益阳交通史志丛书编纂委员会

顾问 吴国光 熊伯魁

名誉主任 夏启光

主任 王卓传

副主任 (按姓氏笔画为序)

刘正球 江小虎 吴蜀湘 陈晓耀 侯德长 徐国辉

彭镜兵 蔡菊香 廖东辉

委员 (按姓氏笔画为序)

马承杰 王立冬 王吉祥 王新中 刘介民 刘建勋

吴敏 李顺 李辉照 肖海龙 陈卓夫 张国维

周中全 郑学红 杨年宏 罗普恩 胡良骏 胡淦然

唐朝晖 郭跃明 陶志高 龚东明

编委会办公室主任 李顺(兼)

办公室顾问 阙子城

总纂 高兴国

副总纂 周建章

《益阳铁路志》编纂领导小组

组长 肖海龙

副组长 杨信贤 刘长青 李建明 管绍华

成员 高波 姚汉贤 王建军 曾幼平 李强 夏建年

徐卓福 李凌鹏 蔡善初 刘迪兰 李正如 汪建军

主编 高波

采编 胡慧玲 周东林 肖建龙 胡继芝 曾艳

审稿 杨信贤

终审 阙子城

益阳交通史志丛书编纂委员会

顾问 吴国光 熊伯魁

名誉主任 夏启光

主任 王卓传

副主任 (按姓氏笔画为序)

刘正球 江小虎 吴蜀湘 陈晓耀 侯德长 徐国辉

彭镜兵 蔡菊香 廖东辉

委员 (按姓氏笔画为序)

马承杰 王立冬 王吉祥 王新中 刘介民 刘建勋

吴敏 李顺 李辉照 肖海龙 陈卓夫 张国维

周中全 郑学红 杨年宏 罗普恩 胡良骏 胡淦然

唐朝晖 郭跃明 陶志高 龚东明

编委会办公室主任 李顺(兼)

办公室顾问 阙子城

总纂 高兴国

副总纂 周建章

《益阳铁路志》编纂领导小组

组长 肖海龙

副组长 杨信贤 刘长青 李建明 管绍华

成员 高波 姚汉贤 王建军 曾幼平 李强 夏建年

徐卓福 李凌鹏 蔡善初 刘迪兰 李正如 汪建军

主编 高波

采编 胡慧玲 周东林 肖建龙 胡继芝 曾艳

审稿 杨信贤

终审 阙子城

总序

21世纪发轫之际，作为益阳交通人献给新世纪的一份礼物，续修的益阳交通史志丛书（共18部）业已付梓。盛世盛事，可喜可贺。

从益阳成为春秋战国时期楚南重要水港算起，辖境交通有史可稽的时间跨度约2700年。1992年成书的益阳交通史志丛书（共14部），纵贯公元前700年至公元1985年，真实记载了历朝历代益阳交通曲折演进的风雨历程。此次续修的益阳交通史志丛书，承上记新，重点记述的是1980~2001年益阳交通大变革的新成就。前后两志，上下贯通，以丛书形式全方位、广角度、多层次地反映了益阳交通的渊源嬗变。

交通运输连接四面八方和千家万户，是国民经济和社会发展的基础性、先导性产业和服务性

行业。历史已经证明：富国强兵，利济民生，“覃敷政教，懋迁有无”，悉赖交通之利。国民经济和社会的发展，决定交通运输发展的规模和速度，而交通运输的便捷，又助推国民经济和社会更大更快的发展。二者相互依存，又相互促进。

益阳地处湘中偏北，系雪峰山余脉和湘中丘陵向洞庭湖平原过渡的倾斜地带，自古为湘境水陆交通之要冲，尤以水运条件得天独厚。辖境水路、公路、铁路交通，从无到有，从原始到现代，从单一到成网，历史悠久，发展曲折，时渐进，时飞跃，其兴衰大势无一不感应着历史的律动。受制于封建社会和半封建半殖民地社会的古近代交通，步履蹒跚，规模狭小，设施简陋，长期处于自然和落后状态。中华人民共和国成立后，益阳人民和交通部门在中国共产党和人民政府领导下，艰苦创业，拼搏进取，修路建桥，治河筑港，交通事业快速发展。1980年以来，是中国社会思想大解放，经济大发展，社会大进步，改革开放取得辉煌成就的时期，也是益阳交通步

入跨越式发展的年代。22年间，辖境共完成公路、水路、铁路建设投资82.58亿元，投资规模相当于前30年总投资的5.5倍。公路主骨架、水路主通道、铁路主动脉、港站主枢纽建设步入“快车道”，交通工业、科技、教育、规费征稽等支持保障系统演绎至新高度，多元运输经济在竞争中加速发展，交通管理逐步走上“依法治交”轨道，交通事业达到历史最好水平。回首益阳交通的发展历程，无处不铭刻着交通人艰苦奋斗、负重奋进的深沉足迹，无处不燃烧着交通人奉献国家、造福益阳的满怀激情，无处不展现着交通人求真务实、开拓创新的动人华章。时代在前进，社会在发展，创建益阳现代交通任重道远，交通人更应奋力为之。

志乃“存史、资治、教化”书。“治天下者以史为鉴，治郡国者以志为鉴”。续修的益阳交通史志丛书，经编纂者广征博采，辛勤笔耕，历时两载，数易其稿，终续前人之业，旨在服务当代，垂鉴后世。期我交通人继承先贤“下轿问

志”传统，将读志列为“莅任初规”，增强用志的自觉性，知今鉴古，彰往训来，团结奋斗，与时俱进。以科学的发展观为指导，将前人在益阳这块热土上燃烧的激情，延续成不灭的火焰，在新世纪铸就交通事业的新丰碑。

是为序。

王卓传

2005年4月6日

序

《益阳铁路志》，曾先后两次组织编纂，至2006年9月终于成书面世，这是一件好事，也是一件大事。说好事，是因为它真实地记述了益阳铁路兴衰起伏的发展历程，纵不断线，横不缺项，成为一路之全史，编得好；说大事，是因为通过历史的回顾和记述，可以上慰前人，下启来者，服务当代，垂鉴后世，意义大。所以值得庆贺。

益阳铁路，是湖南3条独立营运的地方铁路之一。从1960年建成通车，到2001年拆轨停运转产，历时42春秋，为益阳的交通运输和经济发展，作出了不可磨灭的贡献。20世纪50~60年代，益阳的现代交通尚处于起步阶段，严重制约着社会经济的发展。特别是地处区境南部盛产煤炭的宁乡县煤炭坝、盛产石灰的桃江县灰山港和盛产石煤的益阳县泥江口等地，由于交通的制约，其资源优势不能转化为经济优势。益阳

铁路就是为缓解这一矛盾，在“大跃进”年代应运而兴的，曾得到罗瑞卿、李富春、薄一波三位副总理，及省委、省政府领导的高度关注和大力支持。42年中，全路广大干部、职工在党和政府的正确领导下，在省地方铁路管理局的统一管理下，自力更生，艰苦奋斗，锐意改革，开拓进取，走过了坎坷的历程，取得了巨大的成绩。

在80年代区境公路网建设尚不完善，石长铁路和洛湛铁路尚未兴起之前的岁月里，益阳铁路作为一条从区境南部山区直插益阳港区、联结资水干流航运的主通道，在当时的交通格局中具有十分重要的地位。它为益阳港提供了1/4的吞吐量。灰山港的石灰、煤炭坝的煤炭和沿线的水泥、矿石、农副产品等大宗物资，通过铁路，直达益阳港，再经资水转运到全区乃至全国各地，为工农业生产提供了有力的支援，同时也促进了厂矿产业自身的快速发展。如煤炭坝煤矿和灰山港灰矿，其产量在铁路建成以后，皆呈十数倍或数十倍增长。特别是，“山边大树迎风啸，村外机车逐鸟啼”^①，铁路一通，百业俱兴，使沉睡的山乡发生巨变，沿线乡镇企业和店铺如雨后春笋，

^① 引自周立波《咏益阳铁路》

欣欣向荣。益阳铁路 40 多年的业绩，是永远值得称道的，人民将给它应有的地位而载入史册。

任何事物都是发展、变化的，而发展、变化是有阶段的。益阳铁路经历了创业、发展、兴旺、维持、衰落、转产等阶段。其全盛时期是 20 世纪 70~80 年代。货运量于 1978 年达到高峰——104.52 万吨，客运量于 1985 年达到高峰——94.24 万人次。此后，由于公路交通的快速发展，特别是途经市境的石长、洛湛两条准轨铁路的相继建成通车，极大地改变和优化了市境的交通格局。在此情况下，益阳铁路昔日的优势，渐为更加先进的运输方式所代替，其客货运量因而逐年锐减，以致难以为继，此乃现实使然，亦为历史必然。经省、市政府研究决定，从 2001 年开始拆轨停运，由运输型转为工业型。这一历史性的演变，将迎来益阳铁路在新的历史条件下的更大发展。在此继往开来之际，《益阳铁路志》成书面世，其意义尤大。

是为序。

肖海龙

2006 年 9 月 1 日

编辑说明

一、本志记述益阳铁路的历史和现状，旨在存史资治，垂鉴后世。断限 1959~2005 年。

二、本志采用“述”、“记”、“志”、“传”、“图”、“表”、“录”7 体，而以“志”为主体，按实体性、整体性、志体性原则，横排纵述，记述事物的始终和本末。

三、本志体例和行文，概依《益阳市志行文通则》的规定和益阳交通史志丛书编纂委员会的要求。

四、本志的技术名词、术语及记时、记地、记数、记量、记人，概依铁路部门及省、市志办的相关规定。

五、本志数据，采用省地铁部门及本处统计和相关部门历年的统计资料。



▲ 益阳铁路管理处领导班子
左起：杨信贤 管绍华 肖海龙 李建明 刘长青



▲ 益阳铁路管理处办公楼



▲ 资江站道口



▲ 资江客运站一角



◀ 斗笠铺车站调车场

▶ 斗笠铺车站局部俯瞰





▲ 泥江口车站

► 灰山港车站



◀ 车站北头





◀ 资江客运站 1986 年 11 月 17 日接送参加周立波学术讨论会的专家、学者专列 ▼



◀ 专列达到周立波故乡益阳邓石桥清溪乡时之情形

► 学术团体赠送铁路的牌匾





▲ 380 马力内燃机车运行成功



▲ 试制的 380 马力内燃机车运行剪彩现场



▲ 庆祝内燃机车运行成功大会



▲ 总机室

▶ 自动电话交换机

