

宜昌地区交通志

《宜昌地区交通志》编纂委员会

中華書局

宜昌地区交通志

《宜昌地区交通志》编纂委员会

江苏工业学院图书馆
藏书章

中華書局

图书在版编目(CIP)数据

宜昌地区交通志/宜昌地区交通志编纂委员会编.
北京:中华书局,2001.3

ISBN 7-101-02881-0

I. 宜... II. 宜... III. 交通运输业—概况—宜昌
市—1840~1992 IV. F512.763.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2001)第 15168 号

ISBN 7-101-02881-0



9 787101 028812 >

宜昌地区交通志

宜昌地区交通志编纂委员会编
中华书局出版发行

河南省郑州信息工程所(印刷厂)印制
850×1168 毫米 32 开本 21.5 印张 彩页 1 印张 600 千字
2001 年 9 月第一版 2001 年 9 月第一次印刷
印数 1—1000 册

ISBN7-101-02881-0/K·1217
定价:98.00 元

湖北省交通厅史志编审委员会

主任委员 章德麟

副主任委员 林学明

委员 秦安昌 魏春城 徐 诚 蔡 潮 梁禧亭

赵凯义 董风云 彭荣洲 涂前树 岳启富

石阶池

人 聚 集

宜昌地区交通志编纂委员会

主任委员 黄传林

副主任委员 言子家 王敬平 郭天富 宋惠芳 梅昌建
邓 恒

顾问 陈天赐 郭 文

委员 (按姓氏笔划为序)

丁建民 石玉泉 孙仁义 苏应龙 陈大崇

张永荣 彭泽民 杨金华 潘宜刚

编 纂 人 员

主 编 石玉泉 苏应龙

副 主 编 孙仁义

编辑撰稿 石玉泉 苏应龙 孙仁义 方茂功(特邀)



毛泽东主席视察长江三峡（1958年）



周恩来总理在三斗坪视察三峡工程坝址（1958年）



邓小平副主席视察葛洲坝工程施工现场（1979年）



江泽民总书记视察长江
三峡（1989年）



全国人大副委员长王任重
视察新滩航道



交通部部长黄镇东
视察宜昌交通建设



葛洲坝工程三江
航道鸟瞰

葛洲坝船闸



▼ 葛洲坝二江二十七孔泄水闸





长江黄金水道

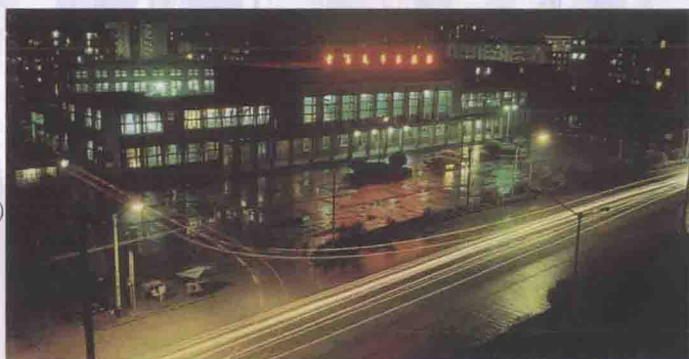
▼ 盘山公路 (摄影 尤庆孝)



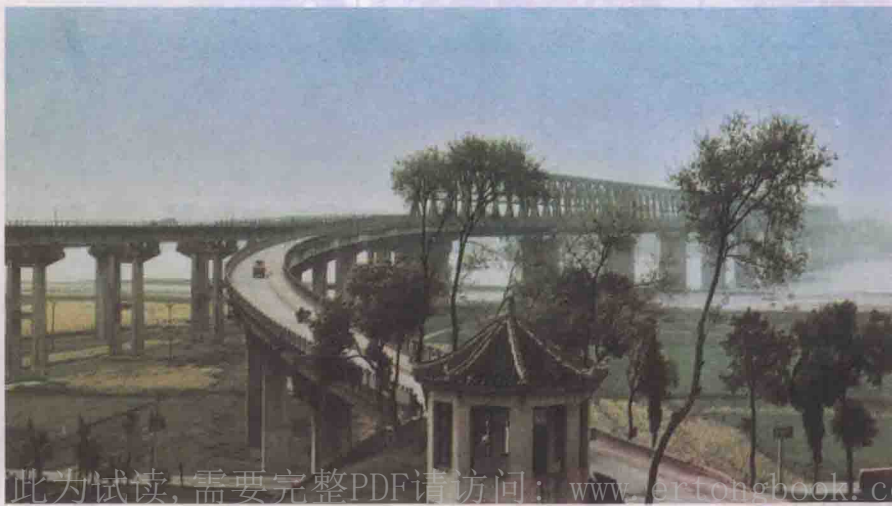


宜昌港务局
客运站夜景

宜昌地区长途
客运站夜景
(摄影 余代科)



枝城长江大桥（铁公两用）



焦(作)柳(州)铁
路宜昌地区线段



宜昌火车站站台
(摄影 雷建平)



土门垭民航机场 (摄影 雷建平)





部颁“文明客
船”屈原3号轮
(摄影 尤庆孝)



省劳模兴山县湘坪道班班长刘远文(右二) (摄影 吴佑忠)

交通职工文艺会演
(摄影 张天一)



总 序

交通历来是社会文明和进步的标志。湖北五千余年文明史中的每一进程，无不凝聚着先民开拓交通的聪明才智，无不反映出交通的重要地位和广泛影响。

早在新石器时代，生活在江汉平原的氏族部落就开始了交通。春秋战国时期，楚人激沮漳水为泽，南通长江，北循杨水达汉江。尔后逐步开拓形成以郢为中心的
车马大道，通达四方诸侯国。到隋唐时期，连接江陵、襄阳、江夏的三角形骨架驿道干线通州连郡，加上同长江、汉江相连的千余条河湖组成的漕运网，对促进南方经济的发展起了重要作用。清末民初，省内兴起轮船和汽车运输业，不仅引起湖北交通质的飞跃，而且也促进了境内经济的发展。抗战期间民众齐心修筑的巴柯人行道，曾为保障湖北战时交通，夺取抗战胜利起了很大的作用。

然而，由于几千年来封建社会制度和近代半殖民地半封建的制度对社会力的束缚，湖北交通虽有所进步，但步履蹒跚，交通事业虽有所发展，但曲折艰难。到

1949年，湖北航运码头仍然多数处于原始状态，公路虽曾修建过六千余公里，但大多数是标准极低的土路，桥梁多是木桥或临时便桥，且因长期失修和屡遭战争破坏，全省解放时能通行汽车的公路不足一千公里。全省地方交通仅有轮驳船 34 艘、1246 吨位，营运汽车除私营商车约七百辆外公营汽车仅 57 辆。运输仍然依赖木帆船和人畜力车等原始工具。

新中国成立后，特别是中共十一届三中全会以来，湖北工农业生产迅速增长，交通事业也相应得以较快的发展。一些群山壁立、陋桥断浦的偏僻地区，建了条条盘山公路，架起座座永久性桥梁。昔日西风瘦马、孤帆萧索的古道野水，成了车如流水、轮笛千里的运输干线。至 1989 年，全省已有公路 47335 公里，通航里程 8952 公里（含境内长江通航里程 1053 公里）。同 1949 年比，地方航业轮驳船吨位增长 593 倍，营运汽车数量增长 17 倍，客货周转量分别增长 1140 和 120 倍。公路养护、航道整治、桥渡建设、交通工业等方面都有迅速的发展。全省已逐步形成以武汉、襄樊、宜昌大三角经济区为中心，以 76 条干线公路和长江、汉江为主干的水陆运输网。

交通事业的发展，促进了境内物质文明和精神文明的建设。不少长期封闭的贫困山区，修通公路后加速了同外界的交往，走上致富之路。无数乡镇企业凭借交通之便，扩大物资交流，得以蓬勃发展。

今天，交通事业在促进城乡经济、改善人民生活、增进文化交流、巩固国防建设等方面的巨大作用越来越被人们所认识，渴望了解湖北交通，为建设湖北交通作奉献的人也越来越多。为此，我们依靠全省交通职工，组织省公路局、运管局、航务局和各地市州交通局，共同编纂出版湖北交通志丛书。旨在以马列主义、毛泽东思想为指导，用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点和方法，通过翔实的资料，合理的编排，全面客观地记述湖北公路、水路运输和各地市州交通的历史和现状。向热心于研究湖北交通的各界朋友提供比较系统的历史资料，以促进交通的发展，使其更好地为社会主义现代化服务。

历史是人民群众创造的，湖北几千年交通史，是众多先驱和劳动人民所造就的。我们这套丛书，力求如实记录湖北人民筚路蓝缕、披荆斩棘开拓交通的光辉业绩，以弘扬先辈美德。希望全省交通战线职工都学习、了解和研究湖北交通的历史，从中寻求发展湖北交通的客观规律，吸取爱国主义的可贵教益，激发热爱湖北交通、建设湖北交通的志趣情怀，为振兴湖北交通事业而百倍努力工作，谱写出更加灿烂的湖北交通新篇章。

湖北省交通厅史志编审委员会

凡 例

一、《宜昌地区交通志》属地方交通专业志。本志按宜昌地区行政区划记述本系统交通设施、运输生产、行业管理、科技教育、交通工业等诸方面的历史和现状。

二、本志以马列主义、毛泽东思想、邓小平理论为指导，运用辩证唯物主义和历史唯物主义观点，坚持详今略古，实事求是的原则。

三、本志上限断于 1840 年，下迄 1992 年 3 月。少数事项根据具体情况上溯和下延。

四、本志主要采用记、志、传、图、表、录。志首加《概述》。

五、本志采用分类系事，事以类从，横排纵述，纵横结合的方法设置篇目。按篇、章、节、目四个层次编排。

六、为顾及事物的属性及事物发展的脉络，涉及到本地区的铁路、航空、管道等运输方式，本志在《概述》、《大事记》中作简要记述，不另设篇章。

七、1987 年 11 月 30 日，国务院批准撤销宜都县，设立枝城市。1998 年 12 月复名为宜都市。为顾及地名的统一及便于阅读，本志仍采用“宜都市”称谓。

八、本志采用语体文行文规则编写。

九、历史纪年：以时为序，一律采用公历纪年，加注朝代年