

秭归县交通史·公路篇

秭归县交通史志编纂办公室

秭归县交通史

公路篇

主编 田宗斌

秭归县交通史志编纂办公室

一九八四年四月

秭归县交通史·公路篇

(1981年止)

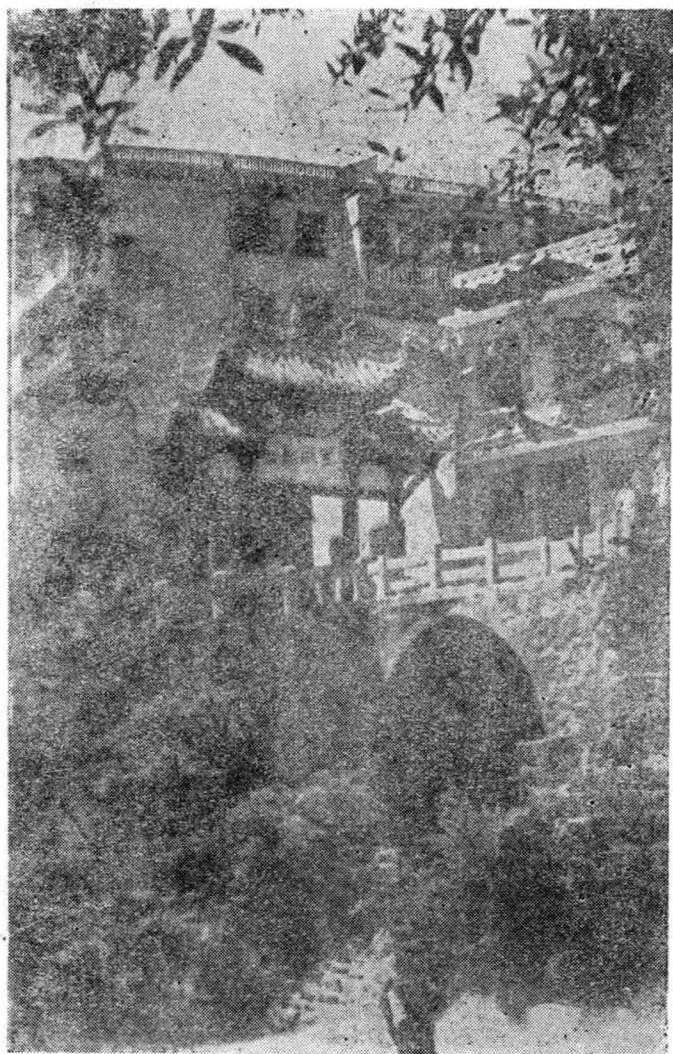
秭归县交通史志编纂办公室 秭归县公路段编史组 编

初稿于1983年9月 审稿于1983年11月

修定稿于1984年1月 定稿于1984年4月

出版时间为1984年9月 印数：600份

秭归县新华印刷厂印刷



张公桥，明万历年中建造，距今300余年，桥边有大清光绪十二年正月吉日所立的“楚大夫屈原故里”“汉昭君王嬭故里”的石碑、及郭沫若手书的“屈原故里”四个大字的牌坊。是秭归县历史悠久，文明的象征。（王宏柳 摄影）



地势险峻的香堡公路红卫桥（1968年建）

田宗斌 摄影



香堡公路越岭曲线一瞥

田宗斌 摄影

目 录

概 述:	(1)
第一章 有公路前陆路、桥梁简况.....	(4)
1 节: 陆 路.....	(4)
2 节: 桥 梁.....	(8)
第二章 公路发展史略.....	(10)
1 节: 始兴发展阶段.....	(10)
2 节: 养修并进阶段.....	(15)
第三章 公路管理.....	(18)
1 节: 规章制度.....	(18)
2 节: 机构沿革.....	(25)
第四章 公路业务.....	(28)
1 节: 公路新建.....	(29)
2 节: 公路养护.....	(33)
3 节: 公路桥梁.....	(40)
4 节: 公路机械.....	(45)
5 节: 养路费征收.....	(48)

第五章 专题叙述…………… (51)

- 一、宜秭公路尤(尤家河)秭(秭归)段…………… (51)
- 二、香(香溪汽渡)堡(长阳堡镇界)公路…………… (55)
- 三、沙镇溪至磨坪公路…………… (58)
- 四、观音阁至太坪公路…………… (61)
- 五、香溪汽车渡口…………… (64)
- 六、陕西营公路桥…………… (66)

第六章 编年大事记…………… (67)

第七章 资料辑录…………… (73)

- 一、早期乡道桥梁…………… (73)
- 二、万寿桥…………… (78)
- 三、郭家坝土铁路…………… (78)
- 四、部分县公路及公社公路简述…………… (80)
 - 县公路：秭桑公路(1)…………… (80)
 - 社公路：陕柳公路(1)…………… (81)
 - 红肖公路(2)…………… (81)
 - 芝茅公路(3)…………… (82)
 - 龙三公路(4)…………… (82)
 - 水洩公路(5)…………… (83)
- 五、零散记实…………… (83)
- 六、全县公路里程一览表…………… (86)
- 七、各公社通拖拉机道路里程一览表…………… (90)
- 八、纳入国家投资计划的公路一览表…………… (92)
- 九、全县公路桥梁一览表…………… (99)

十、养路投资、征收费和职工情况表·····	(108)
十一、纳入列养公路一览表·····	(109)
十二、公路养护情况一览表·····	(110)
十三、历年实有公路养护机具一览表·····	(111)
十四、公路养护机构历届主要领导人一览表·····	(112)
十五、秭归县公路段历届团干部一览表·····	(113)
十六、秭归县公路段历届工会干部一览表·····	(113)
十七、有关照片资料如下：·····	(114)
(一) 秭归县公路段段房照片·····	(114)
(二) 牛口、万寿二古桥照片·····	(115)
(三) 有关桥梁、渡口、险段、建筑物照片·····	(116)
(四) 秭归县交通局《公路史》审稿 会议照片·····	(124)
(五) 《公路史》编写组工作留影·····	(125)

编 后

概

述

秭归县是爱国诗人屈原的故乡，位于鄂西山区的西陵峡两岸。县境四周：东交宜昌、南接长阳、西连巴东、北靠兴山。地处巫山余脉，境内层峦迭嶂、沟多谷深。全县总土地面积2,267.72平方公里。县辖17个公社、一个镇(归州镇)、两个场(良种场、林场)、2,164个自然村，总人口为393,900人。县人民政府机关设归州镇。县内物产除煤、木外，尤以柑桔著称。

据《归州志》载，本县自古交通闭塞，“山大人稀，往来非易，徒行背负亦唯少壮。”除长江横贯全境及香溪河可予水运外，陆路仅至长阳、巴东、兴山等驿、铺路和境内人行路。在道光二年(公元1822年)开通归州至新滩间人行路，尔后相继由乡民出于行善积德之心而修桥建路。宣统三年(公元1911年)川汉铁路经秭归至四川，并已动工，后因朝廷腐败半途而废。民国卅二、卅三年(公元1943至1944年)军界、县府声称修建八条大路，48座桥梁及兴(兴山)香(香溪)公路，但终寸土未动。时止建国前，全县(包括古驿路在内)共有乡间大路14条。

建国后，党和政府拨款修建了各区数乡多处人行桥，以利行人往来。1957年始，除对乡间人行路桥重点维修、新建外，并在古大路沙镇溪至两河口段于1958年元月建成了长15.74公里的大车道。使沿途群众第一次用上了手推车。

1958年始，在“全党全民办交通”的号召下，为适应“大跃进”形势。确保“三大元帅”（注：当时称钢铁、煤炭、粮食为三大元帅）升帐，解决物运及人行困难，在县长亲自指挥下，根据物运流通的主要路线进行公路修建，发动民工建勤，用打人民战争的方法修建公路。到1960年止，共修建了卜（卜庄河）杨（杨林）公路19公里；兴（兴山）香（香溪）公路16.48公里；扩建沙（沙镇溪）两（两河）大车道为公路并延伸至卡子达30公里。此间因资金限制，技术力量缺乏，始建公路只重里程延伸，不讲质量好坏，盲目上马，普遍开花，导致人、财、物浪费较大。郭家坝运煤土铁路（简易铁路）共用投资253万元，工日1,229,121个，后因无煤运而报废乃典型一例。

1961年始，通过贯彻国民经济以“调整、巩固、充实、提高”的八字方针，公路建设本着“大力支援农业，为人民公社创造良好的运输条件”的指导思想，有计划、有步骤地修建公路，还组织了1,500余人的公路建设专业队伍修建公路。至1965年底，共修建了关口至殷家坝，红土岭至梅家河等公路。公路木桥全部更换为中小石桥。还成立了公路养护队，养护、绿化亦开始进行，其间晴雨通车里程达98公里，全县七区二十个公社通汽车，并维修、新建乡桥13座及人行道11条，初步形成了“船装过江，车拉进山，人背至村”的物运方式。

1966年至1975年的“文革”十年内乱中，尽管林彪、江青反党集团干扰破坏，公路建设因减轻劳动强度、发展山区经济、有利战备的重要作用还在续续发展中。此间首先是消灭断头路，改变“内通外不通”的线型布局，从而勾通与邻

县的交往。同时加强全面养护，注重提高路面质量，逐步提高车辆通过能力。此阶段卜(卜庄河)堡(堡镇)公路全线贯通直达长阳，城(城关)香(香溪)路段修通，使本县城直到兴山，并完成沙(沙镇溪)磨(磨坪)公路全程达48.1公里，新工艺的引进，双曲拱桥此阶段在本县首次出现；把兴(兴山)香(香溪)间公路铺筑成黑色路面；国家职工组成的公路段建立，有170.614公里公路纳入国家列养，养护机具、工程仪器逐年增添，施工队伍不断充实。1975年，已有203.302公里公路达到了晴雨通车，绿化里程亦达98.5公里，36座大中小桥予以修建，使全县公路面貌改变很大，尽管1975年8月9日特大洪水冲毁公路使208.5公里公路受到不同程度的破坏，但由于省交通主管部门大力支持，拨款抢修，予以恢复，全县人民全力突击，采取先通后治，迅速恢复了交通。

此时期，由于“文革”内乱造成的管理混乱，导致资金超支，质量之低的情况也甚严重，如城香路段就为例证。

1976年至1981年的六年中，公路建设在注重路面提高的同时，重点进行公社公路会战，以使全县社社通公路。由交通局工程技术股专门负责社队道路规划、修建及养护。

此阶段内，全县12条154.44公里社队公路及36条拖拉机路建成，并修建了大中小桥达14座，使公路大中小桥达61座，已通汽车的公路达60条，有441.47公里公路分为干线、支线和补贴路线由养路部门专养。兴山尤家河至本县城25.48公里经改善提高全部实现了路面黑色化，香溪汽车渡口修建贯穿了大江南北的公路路线，基本实现社社通公路。按441.47公里计，每百平方公里密度19.46公里。公路养护、新建已涌有较强的工程技术力量。多种动力、运输机械和绿化苗源基

地，保证了公路建设的正常进行。

历时23年的公路建设，本县从大车道、人力骡马运输方式逐步发展到社社通公路，物运人行有汽车，那种“攀藤过道、绳传羽书”的时代已一去不复返，为使此段历史不予断割，本书就收集到的有关历史资料予以整理，分章介绍于后。

第一章 有公路前陆路、桥梁简况

秭归，自有史以来陆路交通极为落后，用以驿传、兵事、物运的古驿路、人行路多危岩峻岭，沟溪纵横，桥梁有无不均，行人甚艰难。随着岁月延漫，路桥相继有所改善，为劳动人民生活便利，勾通城乡交往提供了一定的方便，本章就其有公路前的路、桥两节将其简况叙述之。

第一节 陆 路

据同治五年增入《归州志》疆域篇记载本县“南跨大江，两岸分十八乡，前控十一乡，后控七乡……前后各乡危岩峻岭，壑涧纵横，匪仅车马所不能通，即背负徒行之人，亦唯少壮……”对其道路不便作了生动的描述。

县境古驿路、铺路及人行路据资料载有下主要七条，现就其作用与历史简述于下：

- 1、州城东南至宜昌驿路；
- 2、州城西至巴东驿路；
- 3、州城东北至宜昌路；
- 4、州城西北至巴东路；
- 5、州城北至兴山铺路；

6、州城南至长阳路；

7、州城西南至巴东路；

另有巨渔坊至榔树店人行大路。

州城东南至宜昌驿路，旧制本境约180里，途径旧洲河、东门头、窑湾溪、观音阁、腰店子、荒口、周坪、峡口、九畹、观音堂、花桥界长阳，此路为本县境早期陆路之最，历史溯源流长。隋置太清军镇于此路途，雍正十三年（公元1735年）此路沿途有周坪、九畹、花桥、荒口、观音阁五兵塘设之，各有塘兵把守，原在康熙五年（公元1666年）传递信件之铺司此路途有四，即观音阁（茅坪铺）、周坪铺、九畹铺、荒口铺、并各有铺司铺兵一名，九畹有建平驿设之，原额驿马20匹，排伏70名，办理驿运事宜。此路虽为沿途数乡人民往来州城间和兵事，驿传之大路，但险段较多，行人履步甚艰难。道光二十八年（公元1848年）知州刘宏庚徒步于今峡口处，曾留下：“两山若伏龙，怪石张巨口，喷味作泉流，声彻山前后，我欲度前山，竟须口中走，上有凌虚阁，烟云生户牖，薛藿垂粉粉，欣然试攀手，人言此龙须，攀之龙起吼，寒风吹远客，不敢重回首”的诗句。据资料载，古时窑湾溪、九湾溪无舟楫可通，旧洲河且逢水涨，行人迟误弥旬，百里羽书仅以绳递。随着生产力水平的逐步提高，此路途增桥、添舟、扩宽，到民国卅年（公元1941年）间，已大有所变，成其为国民党军队运粮要道，今干线公路香（香溪）堡（堡镇）线的卜庄河至芝兰段便以驿路线型为基础修建的。

州西至巴东路，旧制本境约95里至巴东，途经叱溪塘（何家湾）夏罗铺（洩滩）、石门、牛口、界巴东，路为沿江循山而行，路较平坦，但旧时人烟寥落，野店无邻，行人多不

经此，驿运兵事必步此路！叱溪塘、洩滩、石门均有塘兵驻扎，夏罗铺、石门铺各有铺司铺兵一名办理驿运。牛口为巴（巴东）秭（秭归）两县交界和上下船舶停栖之处，有巡司戍守和裁凡铺及营兵桥、苏东坡经此留有《夜泊牛口》名词。

州东北至宜昌路，旧制本境约90里至宜昌。途经蚂蟥沱、香溪口、龙马溪、天门垭，为沿江陆行旱路，龙马溪有兵塘设之。

州西北至巴东路，旧制约145里界巴东，途经盐水河、野桑坪、三溪河、白杨坪、凉渡河、周家山、龙潭、龚家桥、龙门观至干峡、为客商及人行路。

州北至兴山路，旧制本境约60里至兴山，途经渡水头、盐水河、王家桥、凉风垭，为铺路所在。

州南至长阳路，旧制约110里界长阳，途经沙镇溪、陕西营、牌楼、两河口、头、二道卡、白庙岭、教场坝、马家岭至子榔坪，在白庙岭经红岩河从老衙门可达巴东，约85里。沙镇溪至子榔坪路为古战场及行军路线，清顺治年间，农民义军李来亨部将姚黄战据长阳时，设卡子，以拒官兵，建教场坝训练士兵之遗迹犹存。今陕西营便为陕西官兵行军安寨扎营之地。此路同为沿途数乡人民进州城之要道，今沙（沙镇溪）磨（磨坪）公路便是此路的线型走向。

州西南至巴东路，旧制约160里界巴东，途经沙镇溪、陕西营、马宗岭、虎圈垭、鲁家河、肖家坪、杨林桥、三等岩、大垭，为人行路。

巨渔坊至榔树店路，旧制约60里，途经土地垭、界垭、桐家坡、槐树坪，在1960年前，此路为今周坪、芝兰、杨林三公社人民的物运人行要道，抗战时期曾为军粮运输道路。

另据县志载：香溪以下两岸诸岩纤路开凿增设铁圈铁链供船伕立足拉纤，于道光元年（公元1821年）完成，并于道光二年（公元1822年）修通香溪至归州沿江陆路，使上下行人乘船遇危即可舍舟取旱，不受江水之隔。

民国卅二年（公元1943年）秭归县政府声称修建香溪至兴山、巴东，乐坪至兴山、巴柯人行道，童庄到仓坪、长阳等八条大路，只喧嚷一时，终寸土未动。

民国卅四年，（公元1945年）因香溪河水浅滩多，不利行船，为解决国民党驻峡口的二十六集团军的所用军需，第六战区兵站总监部曾计划修建兴山至香溪公路，但未能实现，时止建国期间，仍为便道一条。

1949年，全县共有大路八条，计约630里，次大路六条，约220里。

建国后，党和人民政府着手发展陆路建设，由各乡镇人民陆续对原有人行道进行扩建。1957年对链子岩险悬人行道进行扩建。同年，根据本县地理特点及财力情况，为解决肩挑背驮的原始物运方式及骡马运输，对县城至水田坝进行了公路测量，1957年11月至1958年元月，在沙镇溪至两河口修建了15.74公里的大车道，在修建时，省有关部门拨以投资5万元，虽无工程技术力量和测施仪器，但在上级正确领导下，凭人民战争，传统丈量等方法，63天时间修通车道雏形。使沿途群众减轻了劳动强度，可用手推车代替肩背骡驮，方便了生产生活之需，同时，为尔后的公路建设打下了良好基础，从施工、技术、及组合上都积累了一定的经验。

第二节 桥 梁

本县境有公路前无凌空横架、跨谷越壑的陆路桥梁，多为驿、铺路中的人行桥(涵)，长则余丈，短则六尺，其型多为“美人尖”桃型拱圈，尚存桥距今最早才三百余年。

根据资料调查，历代政府建桥甚少，多为民间乡人为利民造福而捐募资助，一人牵头施之，其桥名便知其详，如永安桥、三善桥、乐善桥皆是。充分体现出劳动人民行善积德、修桥建路的传统。

现存早期桥梁已有无几，多为岁月延漫，水冲雨洗而倾圮，加之“文化革命”中桥碑也视之“四旧”被砸，详尽年代不能确认，但凭桥梁结构、地势、材料而言，先人确为工艺不凡，仅凭人力背扛挑抬，自治火药爆破，在高达几十米的深壑之上，下有溪水滚流，两岸壁绝岩悬之处架设桥梁，如永安桥高23米，联喜桥高17.2米，今人立桥面视下，不觉惊心寒栗，头晕目眩，可见当时修筑之难！旧时生产力水平的低下，时代的局限，几百年乃止近百年的丈余小桥也言之鲁班建造，传为神奇，表明人民对建桥工匠工艺之赞佩和渴望交通便利的心情。

早期桥梁的修建，对于当时政治、军事、文化诸方面都有促进，是山区文化发展的象征。就其布局而言，沿江驿路桥型美，拱桥多，跨度大，反映出人行、物运量较大，沿岸雨水汇集集中，为使较多行人、物运不会因水而阻予以适应。乡间人行桥则多为条石搭接，跨径不大，其工艺也稍逊色，表明只供乡民往来无物运驿传之责。

建国前所建桥涵多不复存在，尚存以下数座：