

17.12

崇山峻岭

夏通途

92

鄂西文史资料

第十~十一辑合辑

责任编辑：宋 斌 [执 行]

侯 礼 新

鄂西文史资料 第十~十一辑合辑

崇 山 峻 岭 变 通 途

政协鄂西土家族苗族自治州委员会文史资料委员会

鄂西土家族苗族自治州交通局合编

《鄂西文史资料》编辑部出版发行

(湖北省恩施市沿江路52号 邮政编码445000)

湖北省恩施市印刷厂印刷

889×1194毫米 32开本 插页6 9印张 228000字

1992年3月第一版 1992年3月第一次印刷

湖北省期刊登记证第683号

每册：4.00元

序

州政协主席 杨久富

毛泽东同志早在50年代我国全面进入社会主义经济建设之时，就曾形象化地把交通比作国民经济的“先行官”，教育我们要重视交通，狠抓交通。实践证明，交通确实是国民经济生活、社会生活、乃至一切文化生活发展进步必不可少的重要条件。一个地区交通事业发展的历程，从一个侧面反映着该地区社会发展的轨迹。历史上的鄂西，这落后，那落后，关键是交通落后。“交通不畅，百业难上”。

新中国成立后，党和人民政府就十分重视发展山区的交通事业，坚持不懈地把兴办交通作为开发鄂西、建设鄂西、治穷治愚的战略措施来抓。40多年来，鄂西的交通建设取得了辉煌的成就。昔日舟车不济、偏僻贫瘠的山旮旯，如今“高路入云端”；过去被急流阻隔的江河峡谷，现已“天堑变通途”。到1991年底，全州公路通车里程达8200余公里，为1949年的21倍。一个以州府所在地恩施城为辐射中心，外与川、湘、黔3省直接贯通，内与本省荆、沙、宜、汉及州所辖各县（市）、区和96%的乡、镇并联的公路交通网络已基本形成；我州公路运输的进出口子，已由建国初期的2个发展到37个。随着公路的兴建和日益增长的运输需要，各种机动车辆的拥有量，已由

50年代初不足百辆，发展到15000余辆，其中民用汽车6600余辆。完成的年客、货运量，分别为1952年的742倍和489倍。现在四通八达的公路，川流不息的车流，日夜不停地来往于巴东港口的船舶，以及飞行在鄂西蓝天的班机，构成了一幅现代文明交通的壮丽图景。交通事业的发展，使鄂西人民肩挑背驮，行路难、出口难的问题从根本上得到改善，扩大了州内外物资和文化交流，促进了工农业生产，给鄂西人民带来了现代文明和时代信息，使广大农民从封闭的小块地域走出来，投身到商品经济发展的大潮中。交通，在鄂西国民经济发展和社会进步中的作用越来越突出，它已成为山区人民治穷致富的物质基础。

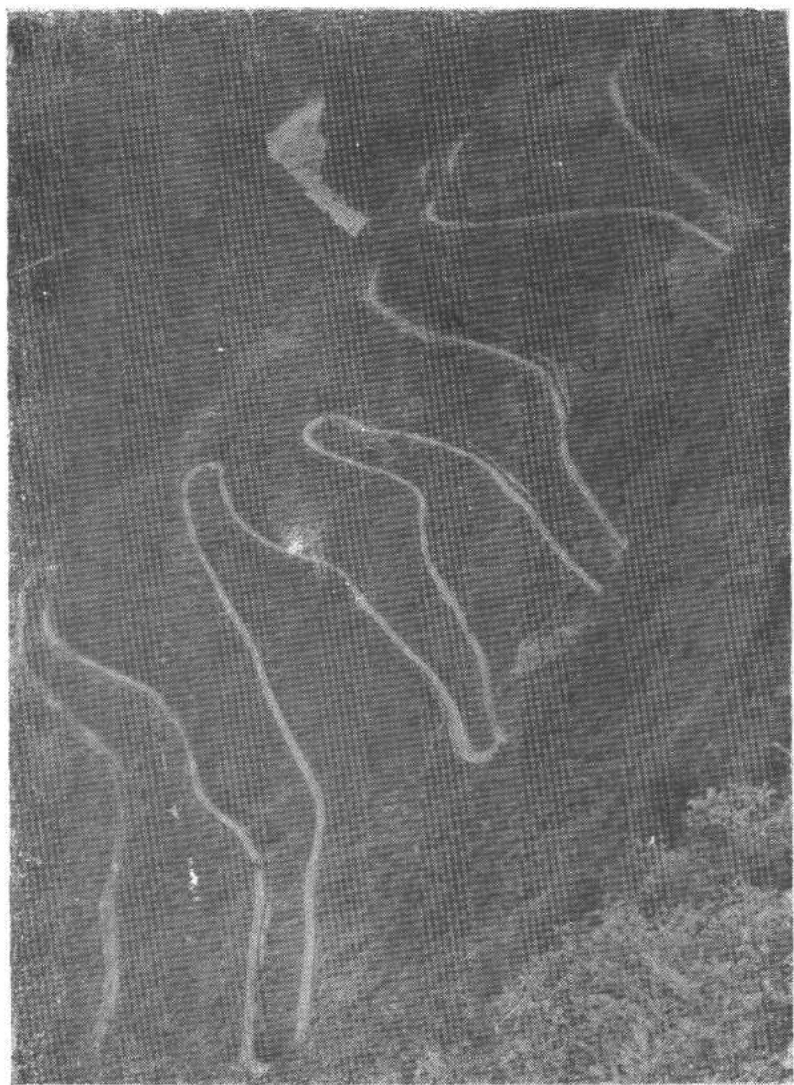
但是，由于我们缺乏社会主义建设经验，过去在规划、组织和管理等方面时有失误，致使我州交通运输事业在前进中经历了一些曲折，发展速度不尽理想。特别是公路标准低，有的公路经济合理性差，交通运输至今仍是我州国民经济发展中的一个制约因素。从我州实际出发，如何加快交通运输现代化建设的步伐，仍是我州实施“八五”计划和十年规划的重要战略措施，这是所有从事交通运输事业的同志的光荣使命，也是党和人民寄予的殷切期望。

为既往开来，总结经验，弘扬鄂西各族人民为发展鄂西交通事业所做出的丰功伟绩，把一大批老交通工作者、筑路民工的经验和知识记录下来，使之有益于当代，又能惠及后世，让人们从交通这个侧面，进一步认识、了解鄂西，激发人们热爱鄂西，建设鄂西的积极性、主动性，增强民族自尊、自信、自强精神，为大力发展我州各民族平等团结、互助友爱的社会主义新型民族关系，为继承和发扬自力更生、艰苦奋斗的传统美德，促进民族地区经济、文化更快发展，以及各民族共同繁荣和进步，州政协文史资料委员会和州交通局联合征集与编辑出版的《崇山峻岭变通

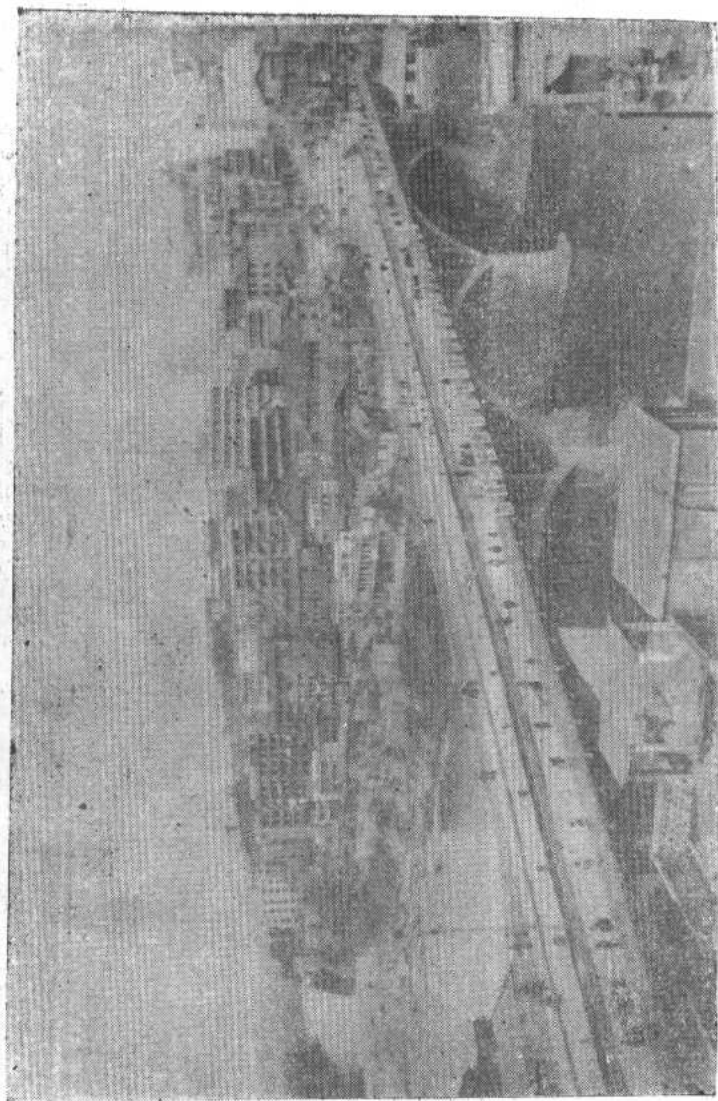
途》交通史料专辑（即《鄂西文史资料》第十、十一辑合辑），现在与读者见面了。这无疑是一件很有意义和值得祝贺的事情。这本书内容丰富，史料翔实，它不仅记录了鄂西交通发展的历程和所取得的巨大成就，而且对长期生活和工作在山区交通建设战线上的领导、广大知识分子、干部和工人，在党的领导下，依靠全州各族人民团结一致，艰苦奋斗，在科技不断进步的条件下，创造出一个又一个人间奇迹的精神风貌，也有如实地记述和弘扬。我认为这是一本融知识性、史料性、思想性和地方性为一体的好书，值得一读。

州政协文史资料与有关部门共同协作，联合出书，尚属首创。从实践看，这也是一次有益地成功的尝试。我们敬希关心、支持政协文史资料的各界人士，州、县（市）各级各部门的领导和我一起，共同把这种协作坚持下去，并不断有所发展，让《鄂西文史资料》在各方面的关怀支持下越办越好！我们还期待各行各业史诗般的建设业绩，能在《鄂西文史资料》的园地里得到记述和宣传。

1992年元月30日。



鄂西的盘山公路 ——巴山摄



1990年9月15日全面竣工通车的恩施清江姊妹桥。

——黄理奎摄

蒙山峻岭变通途

总 目 录

序.....杨久富（ 1 ）

○交通综述○

鄂西交通40年.....州交通局办公室（ 1 ）

改革开放中的鄂西交通运输.....何显铸（ 10 ）

七五期间以工代赈修建公路工程的回顾.....徐 建（ 18 ）

恩施城区的道路建设与公共交通.....姚家棟（ 27 ）

大山深处铺坦途

——利川区乡公路建设纪实利川市交通局工程技术股（ 33 ）

利川公路网的形成.....张家礼（ 37 ）

晚清施南交通的两项建设.....刘东海（ 43 ）

○公路修建○

鄂西第一条公路——巴石公路.....姚守仁（ 47 ）

恩万公路修建始末·····	苏绍振 (54)
八旬老翁看汽车·····	赵 璧 (62)
来鹤与鹤五公路的修建·····	姚守仁 (64)
来百公路修建纪实·····	李志远 (69)
忆川汉天然气管道公路鄂西段的修建·····	窦寿镜 王彭龄 (75)
宣恩长椿公路的修建历程·····	肖儒成 (84)

○公路养护○

尽心尽责的“马路天使”

——鄂西公路养护记略·····	姚守仁 (90)
忆巴石公路的改善·····	姚守仁 (100)
鄂西黑色路面的试铺及发展·····	吕中清 (107)

○桥梁建设○

漫忆恩施清江桥·····	黄 涛 (112)
恩施清江大桥的修建与改建·····	吕中清 (117)
寒暑三年架长虹	
——恩施小渡船清江大桥的诞生经历·····	姚家棣 (124)
屯堡清江大桥修建记·····	柯兆雄 (132)
浑水河大桥记略·····	姚家棣 (138)
不负苍生万炉香	

——修建景阳河大桥的回顾·····	田天铎 (142)
-------------------	-------------

天堑变通途

——记容美镇淡水桥和南渡江桥的修建 张继飞 (149)

重建支井河大桥 艾华南 (156)

在冬天的架桥工地上 杨 茜 (161)

高桥横跨野三河 田天铎 (164)

西水河上团结桥 姚守仁 (168)

接龙桥史话 李志远 (172)

○汽车运输○

旧中国鄂西的公路运输 季柏龄 (175)

公路货运由紧张到缓解 何显铸 (180)

鄂西公路客运 杨炳林 (187)

州客运分公司沿革及发展 田辉国 张顺清等 (194)

22万伏主变压器的运输经过 姚守仁 (200)

○人畜力运输○

鄂西人畜力运输简述 侯礼新 (207)

来凤民间陆运概况 李志远 (212)

恩施的驮运 梁辉武 金朝振 (213)

巴东港的装卸搬运 向立明 (223)

○水运航空及其他○

清江航道的整治 江一舟 (226)

鄂西水运的回顾	郭永平 (235)
鄂西门户巴东港	时 林 (238)
参与巴东前期建港的回忆	余继明 (246)
恩施机场的修建与变迁	何 庸 (252)
忆清江造船厂	胡新贵 (259)
恩施交通中学办学始末	肖孟仁 (262)
鄂西交通技校简况	马晓岚 (268)
562双曲线齿轮油的研制	唐楚冠 (271)
跋	李先池 (279)

鄂西交通40年

州交通局办公室

鄂西自治州，地处云贵高原的延伸部分，由巫山与武陵山支脉组成，系高山与平原的过渡地带。境内山峦重叠，沟壑纵横，高差悬殊，气候多变，素有“天无三日晴，地无三里平，人无三分银”之说。历史上这里交通闭塞，运输全靠肩挑背驮。国民党统治38年，仅修公路396公里，平均每年修10.4公里。公路上行驶的车辆极少，1949年国民党军队溃逃时，又掳走原湖北省公路局恩施办事处的全部车辆，炸坏机具设备，只留下两条百孔千疮难以行车的公路。鄂西全境解放以后，党和人民政府把发展交通与发展生产并举。40多年来，一届又一届的党政领导，工程技术人员和数以千计的交通职工，依靠和团结鄂西各族人民，为发展鄂西交通事业呕心沥血，奋力拼搏，有的甚至献出了宝贵生命，从而使全州以公路运输为主的交通面貌发生了巨大变化。交通建设的巨大成就，成为鄂西各族人民治穷致富的物质基础。

一、艰难的历程

1949年人民政权建立以后，党和政府把恢复公路运输作为一件大事来抓。1950年5月，恩施专员公署以施建字第001号发布的第一张布告，规定了保护公路的“六条措施”。

人民政府如此重视公路建设，激发了各族群众护路、修路的热情。

1950年春，全专区8县迅速动员了14万多名民工挑担拿锄，奔赴公路沿线，修桥补路，以及改善人行大道和恢复渡口。巴石、咸来公路上的93座桥梁，除7座较好外，其余86座都已腐朽，经过广大群众日夜奋战，全部修复。与此同时，以共产党员刘先玉、技术员徐载仁为首的修理工人，利用国民党军队来不及运走的废弃材料，拼凑了5部木炭汽车，为支援解放军挺进大西南和运进群众急需的食盐、日用工业品作出了贡献。

1954年10月，专署动员了恩施、利川、咸丰、宣恩等4县民工24000多人，迎着大雪纷飞的严冬季节，苦战3个多月，修成了恩利公路，汽车第一次爬上湖北省海拔最高的利川县城（1100米）。这是鄂西人民在共产党领导下修筑的第一条公路。它不仅培养了工程技术人员，锻炼了筑路队伍，更主要的是增强了各级领导的交通意识，积累了依靠人民群众在沟壑纵横的大山区修筑公路的经验，为以后的公路建设打下了基础。

1958年—1959年，在“全党全民大办交通”的号召下，全区进一步掀起了大规模地群众性修路运动，仅1958年就新修公路60余条，建成400多公里，接通了来凤至鹤峰县城，实现了县县通公路，2/5的区通公路。1959年又上劳力1万余人，苦战100天，改善了巴石公路的巴恩段。1960年—1962年，3年自然灾害时期，各族人民克服重重困难，坚持筑路架桥。1975年，鄂西人民在各级党委的正确领导下，冲破“四人帮”的干扰，组织起5万多名筑路大军，经过3年的艰苦奋战，修成了长315公里、三级路面的汉鱼公路（后改称318国道）。这条路横贯州府东西，沟通4个县（市）11个区（镇）、20多个乡（镇），大大缩短了恩施通过陆路到达武汉、宜昌、重庆的距离，使鄂西交通闭塞的状况起了质的变化。

同一时期，境内工程技术人员和各族群众，利用山区丰富的石料资源，普遍修建永久性桥梁，干线上石墩木面桥和木桥，全被改造成造型各异、经久耐用的石拱桥和钢筋混凝土桥。

随着公路的发展，汽车运输也飞速地发展。1975年全州拥有客货车1196辆，其中货车934辆，客车78辆，年完成客运量125.2万人次，货运量27.9万吨。

党的十一届三中全会以后，党和政府更加重视交通事业的发展，为了适应商品经济发展的需要，各级党委和政府坚持“民工建勤”、“民办公助”的方针，国家采取“以工代赈”的扶持政策，外加地方自筹、群众集资等多种方式大力兴建区乡公路和接通经济断头公路，初步形成“上连下通、内外开通”的公路交通的新格局。1985年冬，全州动员15.8万个劳力，修通区乡公路1000多公里。1979年，在省委、省政府的关怀下，全州利用银行贷款、一次购进“东风——140”型汽车300辆，加强了州、县（市）交通专业运输企业，淘汰、封存了一批车速低、吨位小、耗油量大的杂牌汽车，改变了过去港站物资积压，群众“乘车难”的局面。特别是实行国营、集体、个体一齐上，多种形式、多渠道发展运输的方针后，鄂西交通运输出现了“有路大家行车，有河大家行船”的水陆运输蓬勃发展的新局面。

二、人与自然的较量

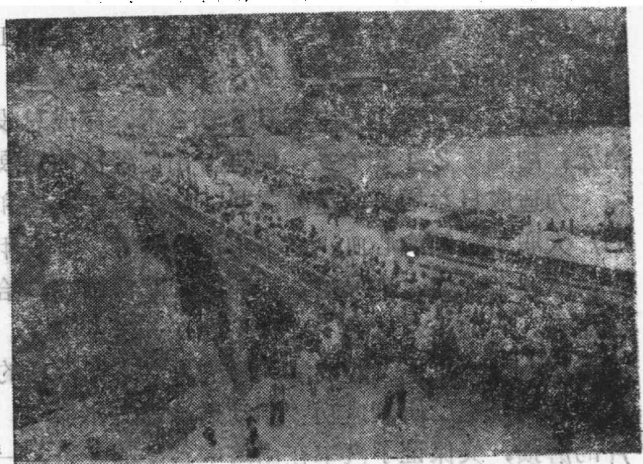
鄂西境内山峦重叠，沟壑纵横，筑路架桥工程艰巨。1939年冬，由于抗战形势日趋紧张，联系鄂西、鄂北的唯一交通线襄沙公路，时有被日军截断之危。为此，国民党湖北省政府与五战区长官司令部协商，拟修筑巴柯公路（巴东江北至均县柯家营），以接连五六两战区，确保军运之需。时因工程艰难，耗资巨大，不敢动手，后用1年的时间仅修成人行道311公里。1945年，

国民党第六战区长官司令部从抗战需要出发，抽调川东、湘西和鄂西数万民工，修建绿资公路（巴东绿葱坡至长阳资丘）。结果在绿葱坡至杨家槽段，仅填了一些土方，亦因工程艰难，加之抗战胜利而停工。新中国建立后，鄂西各族人民在共产党的领导下，为结束千百年肩挑背驮的历史，积极而踊跃地参加交通建设，群众修公路、架桥梁的规模和声势，是以往任何时代都无法比拟的。

1954年修筑恩利公路时，天气异常寒冷，3个多月施工，就碰上了60个雨雪天。2万多民工缺衣少被，白天修路，夜晚住茅草棚，日夜苦干，使公路如期通车。70年代修筑汉鱼公路，线路穿越海拔1690米的齐岳山，“野羊不走，猿猴难攀”的燕子洞，“鸟雀难展翅”的鹰子咀等险恶地段，不少地段切岩高达70米以上。当时，修筑利川七星岩及巴东燕窝岩、李家岩等路段，民工们腰系尼龙绳，在悬崖峭壁上掌钢钎，打炮眼。全长315公里的鄂西路段，依靠这种办法，在悬崖上开辟通道达25处。勤劳勇敢的鄂西各族人民，为修这条公路，有94位年轻民工，献出了宝贵的生命。

在鄂西山区筑路难，修桥更难。难度再大，只能迎难而上，因为，缺一座桥就等于断一截路。桥梁建设是鄂西公路建设的攻坚项目之一。过去，我州公路桥梁多为石墩木面桥或木桥，荷载有限，且易损坏。50年代至60年代期间，每遇山洪暴发，桥梁便遭毁坏。为了解决这个问题，鄂西广大工程技术人员迎难而上，从60年代末期开始设计，建造永久式石拱桥和钢筋混凝土桥。跨径从小到大，工艺由简到繁，技术不断提高，创造出了前人连想都不敢想的业绩。他们通过破除迷信，充分利用鄂西山区得天独厚的石料资源和农村能工巧匠多的人才优势，群策群力，建起了一座座飞越天堑的各类大型桥梁，为国家节约了大量资金。60年代末，由工程师吕谐设计建成的恩施小渡船清江大桥，主

拱净跨96.8米，首开全州大跨径空腹式石拱桥之先河，跨径之大，居当时全国同类桥梁的第三名。70年代后期建成的野三河大桥，跨越125米高的峡谷，为国内罕见，是鄂西唯一的钢筋混凝土箱型拱公路大桥。凡来鄂西视察的中央和省党政领导人，以及观光旅游的外国友人，都曾在此留步，领略过它的风姿。80年代建成的恩施浑水河大桥，主拱净跨120米，为省内最大跨径的预应力钢筋混凝土木桁架拱桥。90年代初建成的特大跨径石版肋拱的鹤峰江坪河凉水大桥，净跨105米，名列全省同类桥梁之首。在建造这些桥梁时，工程技术人员，借鉴外地的经验，结合鄂西山区的特点，大胆采用新工艺、新技术，如跨河缆索吊运石料，



无支架缆索吊装，平衡转体合龙等。同时，在桥栏工艺上，体现了多姿多彩的民族文化。

鄂西经济不发达，地方财力十分薄弱，交通建设只能在艰难中起步，依靠自力更生，艰苦奋斗，民办公助的原则进行。山区修公路工程量大，单位造价高，国家实行“以工代赈”，加省里配套资金补助，每修一公里区乡路仅补助15000元左右。实际上这些钱只够买钢钎炸药，各族人民为了修建致富路，节衣缩食，自筹资金，自出劳力，自带工具，自备物料，踊跃参加，几十年来鄂西各族人民修桥筑路的积极性一直很高。宣恩板栗园乡

(原公社)，自1982年以来，自筹资金31万元，他们利用冬闲，组织群众无偿投工修路，先后改造老公路44公里，新修通4条总长25公里的公路，从而沟通全乡22个村镇。巴东县官渡口区边连乡，烧柴特别困难，解放后35年间，为砍柴摔死540人，这个乡一位姓薛的妇女3次结婚，3个丈夫都因砍柴身亡。1986年修通公路后，乡政府办起了年产3万吨的煤矿，1989年产值达75万元，利润3万元，不仅解决了本乡烧煤问题，而且大量外运，增加了收入。1985年，党中央、国务院帮助贫困山区修建公路和桥梁的扶贫政策下达以后，一个以政府主要领导挂帅，有关部门具体负责，农民投工投劳修建区乡公路的热潮蓬勃兴起。至1989年底，全州修建区乡公路2903公里，修建大中桥6562米，完成总投资6437万余元，沟通了248个乡，促进了山区经济的发展。

为适应日益增长的运输需要，全州汽车运输和公路养护部门的广大职工，倾注心血，立下了汗马功劳。50年代，境内车辆少，厂牌杂，加上车况差，损耗大，配件困难，给运输造成了很大压力。广大工人采取了“修(理)、拼(凑)、改(造)、代(替)、制(造)”的办法，解决了汽车配件难的问题。州汽车运输公司修配厂研制成功“制动鼓冷却放水器”，既减少了刹车片的磨损，又保证了汽车在山路中行驶的安全，一直沿用至今。州汽车运输公司高级工程师唐楚冠研制成功的“562”双曲线齿轮油，解决了当时齿轮油奇缺的困难。80年代以来，随着车辆的增加，各县(市)均办起了汽车修理厂，承担着汽车修理任务，提高了车辆的完好率。1987年州汽运公司投资21.0万元，对修理工艺进行彻底地改造，引进汽车整修检测线，对汽车制动、转向、灯光、外观等进行科学地检测，达到年大修汽车300辆的能力，初步形成了川、黔、湘、鄂4省边区汽车修理和检测中心。