

# 蔡甸交通

文史资料专辑

武汉市蔡甸区政协文史学习委员会  
武汉市蔡甸区交通局

书名：**蔡甸交通**

---

蔡甸区文史资料

第十一辑（总第十八辑）

武汉市蔡甸区政协文史学习委员会 武汉市蔡甸区交通局编

850×1168 毫米 1/32K 印张：14 插页：16

字数：260 千字 印数：1—2600 册

印刷：武汉市蔡甸区工商刻字印刷厂

---

湖北省内部图书准印证

[2003] 鄂武新图内字第 015 号

工本费：34.00 元

## 《蔡甸交通》编辑工作人员

主 编：王体大

副 主 编：(以姓氏笔划为序)

王隆义 孙昌邦 宋景凤 余 秩

李开榜 李正华 陈祖雄 张行伟

高方斌 熊必杰

责任编辑：余 秩

编 辑：何建新 肖秀作

封面题字：黄天锡

封面装帧设计：周新民

摄 影：徐 俊 张良学

封面题字：黄天锡

---

## 《蔡甸交通》编辑委员会

- 顾 问：周传荣 武汉市蔡甸区政协主席
- 主 任：甘诗友 武汉市蔡甸区政协副主席
- 副 主 任：王体大 武汉市蔡甸区交通局局长  
曾庆朝 武汉市蔡甸区政协秘书长  
杨先浩 武汉市蔡甸区政协文史学习委员会主任  
肖永安 武汉市蔡甸区交通局原党委书记
- 委 员：(以姓氏笔划为序)
- 王隆义 武汉市蔡甸区公路运输管理所原工会主席
- 孙昌邦 武汉市蔡甸区交通局原副局长
- 宋景凤 武汉市蔡甸区交通局纪委副书记
- 余 秩 武汉市蔡甸区政协文史学习委员会副主任
- 李开榜 武汉市蔡甸区政协原秘书长
- 李正华 武汉市蔡甸区政协文史资料委员(聘)
- 陈祖雄 武汉市蔡甸区交通局调研员
- 张行伟 武汉市蔡甸区政协社会法制委员会原主任
- 高方斌 武汉市蔡甸区文化局原党委书记
- 熊必杰 武汉市蔡甸区交通局原主任科员

# 以史为镜知兴替 交通先行建小康

(代序)

**王体大**

勤劳智慧的蔡甸人民不仅创造了我区交通事业的辉煌成就，而且积累了许多弥足珍贵的交通历史资料。在区政协的倡导下，区交通局和政协文史学习委组成《蔡甸交通》编委会，组织一些有“三亲”（亲历、亲见、亲闻）条件的同志，对我区交通的历史资料进行抢救性征编。这是在新的历史条件下，加强爱国主义教育和革命传统教育的一项宏大工程，同时，也是几代交通人梦寐以求的夙愿。

“盛世修史，存史资政”。《蔡甸交通》从史料入手，真实地再现了我区交通事业古往今来在各个历史时期的重要人物和事件，以及交通自身发展的历史轨迹，并以真实感人的事阐释蔡甸交通在建设有中国特色社会主义伟大事业中的地位和作用。编辑此书，意在以史为鉴，鉴往知来。对于今后来说，人们需要知道我们的过去，知道今天的交通是过去一代一代的交通人栉风沐雨，筚路蓝缕，艰苦创建的；他们也需要知道交通的今天，知道交通现代化建设事业在我们现行条件下的难点

和特点，使自己的理想和抱负植根于更加实际、更加稳固的基础上；更要知道在我区交通底子薄弱、资源不丰、资金短缺、社会经济、文化发展极不平衡的条件下，建设交通现代化，走向更加美好的未来，需要历尽多少艰难困苦，需要付出多少艰巨的劳动。明白了这一点，就会激发起一往无前、拼搏向上、昂扬进取的精神，增强自己的自信心和自信力，积极投身交通现代化建设。此乃编辑这部书的旨要之所在。

交通是国民经济的先行官，是国情、省情、市情、区情、乡情和社情民意的聚焦点。如果设想没有交通，我们今天可能还会象先民那样穴居野处，寻觅丛林，在洪荒大泽中艰难探索。有位哲人说过：“世上原本没有路，走的人多了便成了路。”我们的祖先在莽莽荒原，茫茫大漠，崇山峻岭上奋不顾身，开疆拓路的壮举是何等的震天憾地！蜀道上成群结队行进的木牛流马是何等的惊世骇俗……。看到了这些，再让我们看看今天的高速公路和现代化的交通工具，才更能领悟到以史为镜知兴替的真正含义，才不会数典忘祖或妄自菲薄。

### 一

人类利用天然河流从事航运已有几千年历史了。早在原始社会，人们用石器“剡木为舟”，创造了最早的水上运输工具。航运是最古老的运输的方式，它对人类文明和社会生产力的发展，作过巨大贡献。

我区（县）水运历史悠久。早在公元前四世纪，楚国的帆船队开始利用长江、汉江、内河湖泊等河道从事

水上运输；三国时期，黄祖、孙权相继在汉阳筑城建港，修造船只；唐宋时期，水运得到较大发展，“贾客舫，不可胜计”，因水贸发达，宋太祖在乾德二年（964年）设征税机关“榷”于汉阳。从明代中叶到清初，汉口、汉阳重镇傍水兴起，求舟楫之利，以图军事、经济之益。1840年鸦片战争之后，我国大江大河航行权丧失，1858年《天津条约》后，英国入侵长江的通商口岸已达汉口，古老的中国木帆船已无力承担起收复航权的重任。民国伊始，西方水利工程技术不断传入中国，但由于辛亥革命后，军阀混战，加上铁路和公路的发展，内河航运又重新退回到以天然河流为通航界限的状况。建国前夕，货物运输主要靠一些行帮头佬把持的民间木帆船从事运输。

建国后，随着国民经济的发展，我县内河航运经历了一个曲折的发展过程。50年代是内河航运恢复和大力发展时期，大江、大河的航运，如长江均由交通部直接管辖，汉江则由省交通厅直接管辖，境内湖泊、河流由地方政府对水上流动、分散的民航进行编组编队，安排运输。随着农业合作化，河网化运动，内河航运里程不断增加，1956年，境内民船在“自愿、互利、民主”的原则下，组成民船运输合作社，由个体运输转为集体运输。平原、湖泊地区结合河网化运动组织民船营运，取得了较好的经济效益，内河货运量显著增加。1958年5月，长江航运管理局下放拖轮2艘（140匹马力），驳船2只（135吨），充实我县运输力量，境内内河航运开始

有了机械动力运输。1958年，境内木帆船达到298只2385吨，驳船3只210吨，拖轮2艘140马力。水运为当时的粮食、煤炭等物资运输起到了极其重要的作用。全年完成货运量25.40万吨，货运周转量1267万吨公里。

1963年——1965年国民经济处于调整、巩固时期，内河航运建设许多项目纷纷下马，有的停建，有的缓建，有的被砍掉。70年代强调“以粮为纲”，许多地方和部门在河流上兴建大量的水利、水电工程，由于没有很好地贯彻水利资源综合利用的原则，普遍存在着兴一利而废他业的弊端，内河航运通航里程不断缩减。1971年，我县成立“县航运公司”，一手抓船舶更新改造，一手抓货源开发，水上运输从支流小河进入长、汉两江，延伸了航行里程。通过几年努力，水上运输实现了机械化、拖带化，到1978年底完成货运量67.7万吨，货运周转量达到3717.2万吨公里，分别为1958年的2.66倍和2.93倍。

进入80年代，随着改革开放政策的实施，能源交通作为国民经济发展战略重点，内河航运受到国家重视。交通部门实行放宽搞活、多家经营、鼓励竞争、活跃市场的方针，打破了独家经营，条块分割的局面，出现了多层次、多渠道、多形式的水上运输结构。到1985年底，境内运输船舶达到202艘，5106.5马力，14650吨。水运货运量达到69.12万吨，而货运周转量达到10897万吨公里，货运周转量比1978年增长2.93倍。



1985年以后，公路建设发展迅猛，国省干道迅速建成，县乡公路进一步勾通，村级公路逐步完善，相比之下，内河航运却受到极大冲击。由于内河航道建设投资严重不足，水资源未能综合利用而导致的闸坝碍航，生产力布局不合理带来的大宗货源缺乏，管理体制不适应水运事业发展，航道等级低，港口设施简陋，机械化程度不高，船舶技术性能差，水运优势未能得到充分有效的利用和发挥。船舶工业、搬运业相继萎缩。这一时期，是内河航运的衰落时期，其水上运输业、搬运业、船舶制造工业曾经为我县经济发展、社会进步作过巨大贡献，曾经有过自己辉煌，也留下了自己的辛酸。

水运是我国综合运输体系中的一个重要部分，水运不仅具有运量大、成本低、投资省、占地少和污染小等特点，而且具有开发旅游资源、维护生态平衡和改善投资环境多方面的综合效益。最近，省交通厅提出了水运近期和中长期的发展思路：开发西部地区水路交通，复建库区港口，提高集疏运能力。我相信，有了汉江、清江航道建设，港口基础设施建设的加快，争取出台一些优惠政策，加快航运企业结构调整，提高航运企业竞争能力，进一步规范行业管理，加大现代科技手段，不断调整生产力布局，内河航运的落后面貌将大为改观，它将重新焕发青春，在我国的四化建设中发挥出重要作用。

## 二

公路运输是当今世界上最活跃、最广泛、最富有潜

力的一种运输方式，是现代交通运输系统中的重要组成部分。唯有它的触角能伸向社会的各个角落，点多面广，机动灵活，能实现“门到门”，的运输，而且最适于中、短途运输；公路运输又是集装箱多式联运集疏系统的重要组成部分，特别适应于高附加值商品和鲜、活货物的运输要求。公路交通对促进市场经济的发展、产业结构和地区经济结构的调整，对边远落后地区的开发以及对旅游业的发展，都具有其他运输方式所不可取代的优势。

我区（县）公路交通起源于古驿道。民国三年（1914年）废驿站、铺司制，当地民众募捐集劳自发将驿道整修为马路，勉强维持商旅通行。民国十七年（1928年）石衡青任湖北省建设厅厅长，兴修汉口至宜昌公路，经舵落口入原汉阳县新沟，全长24.25公里，为我县最早的一条公路。至解放前夕，境内仅有4米宽路基以上的道路（土路）160.25公里。私营汽车运输业发展缓慢，且汽车运输多为旧政权的一些官僚资本家所掌握，公路运输实际成为帝国主义和旧政权从事掠夺，进行战争，镇压人民革命的手段。仅有的一点公路又遭严重破坏，路桥被毁、汽车遭劫，整个公路运输被糟踏得千疮百孔濒于绝境，其运输方式主要靠畜力、人力车辆，不少地方还停留在人挑肩扛的原始方式上。这种破烂不堪的公路运输，正是旧中国半封建、半殖民地形象的写照。

新中国的成立，公路事业获得了新生。1949年5月

16日、17日，武汉、蔡甸（汉阳）相继解放。为对遭受旧政府破坏的公路进行抢修，县人民政府组织民工配合华中工程局（后改为中南公路局二局）与驻汉工兵部队对汉宜北路（舵落口至长江埠出境，境内长32.31公里），汉宜南路（快活岭至高冠山出境，境内长28.50公里）加以修复，这两条公路的通车，有力地支援了中国人民解放军南下，为解放华南、西南地区作出了贡献。1952年，荆江分洪，大批抗洪救灾物资通过这两条公路，源源不断地送往灾区。为适应公路建设、恢复的需要，1958年10月，成立养路工程段，全县开始有了公路建设机构。在“大办交通”的精神鼓舞下，全县公路建设日渐兴起和发展，一直以来依赖水上交通运输的蔡甸（汉阳）自此逐渐向公路运输发展。至1958年，全县公路通车里程67.80公里。同年10月1日，汉阳县汽车站成立，有客货汽车11辆（其中：客车3辆、88座），首次开辟蔡甸至汉口新华路客运班线，汽车运输业从此兴起。

为了加速“三线”建设，配合潜江油田开发，1969年6月，汉沙公路着手改建，1971年4月竣工，这条55.16公里长的沥青路面的公路为湖北省第一条次高级路面。公路建设的发展促进了公路运输发展，到1978年底，全县公路里程达到658.77公里，油路里程达到80.46公里，公路里程为1958年的9.7倍。公路客运车辆发展到15辆600座位，当年完成客运量116万人次，客运周转量2337万人公里；货运车辆发展到450辆，当

## 蔡 甸 交 通

---

年完成货运量 6.6 万吨，完成货运周转量 342.2 万吨公里。

1978 年，南环线（当时称汉鱼线）檀纸段着手建设，我县当时最大的桥梁黄陵大桥同时兴建，黄陵大桥主跨 90 米，采用 T 型钢构预应力混凝土桁架拱结构，这样跨径在当时全国同类桥型中为第一。南环线 1979 年完工，它的建成，勾通了大江南北交通，缩短了武汉与鄂西南地区的空间距离。1984 年汉沙复线建成通车，这条 4 车道沥青路面的公路是当时我省的第一条高等级公路。至此，我省高等级公路实现了“零”的突破，此后，境内高等级公路建设不断加快。公路主骨架的建设，拉动了城乡公路网的建设，公路运输业日益发展。交通运输与国民经济的关系由严重滞后向逐步缓解转变。到 1985 年底，公路高等级路面里程达到 148.54 公里，是 1978 年的 1.85 倍；客运量达到 620.3 万人次，客运周转量达到 14086.4 万人公里，分别为 1979 年的 5.35 倍和 6.03 倍；货运量达到 16.67 万吨，货运周转量达到 4244.4 万吨公里，分别为 1978 年的 2.53 倍和 1.24 倍。

汉沙复线建成后，经过升等改造为一级公路，现为 318 国道东段。随后，宜黄高速公路（东仙段）建成，这是我区境内的第一条高速公路。“唐（朝）修塔，宋（朝）修庙，人民政府修大道”，这是人民群众对宜黄高速公路的赞美，也是对人民政府的称道。用集资贷款方式，省道老汉沙公路快东段二级公路建成；用交通投资

方式，省道蔡城线二级公路建成。粉煤灰、水泥稳定石屑基层，阳离子乳化沥青等新材料、新工艺的应用，极大的提高了公路建设质量，使公路等级不断提高，路网通达深度不断延伸，交通条件明显改善。在中共中央、国务院提出的一系列发展个体运输的方针、政策指引下，个体运输异军突起，机关企事业单位车辆也纷纷参加公路运输，一时间，国营、集体、个体一起上，从而彻底改变了过去公路运输单一的所有制形式。一个多层次、多渠道、多种形式、多家经营、互相竞争的新的公路运输格局随之形成。蔡甸客运中心、蔡甸货运中心相继建成，全区运输市场十分活跃。

“九五”至“十五”期间，交通这个古老而富有活力的基础性产业，在推动新世纪经济发展中，仍然起着先导性作用。横贯全国的京珠、沪蓉高速公路是国道主干线中的主轴，是湖北参与西部大开发的大通道，京珠、沪蓉在蔡甸十字交汇。2002年建成通车的京珠、沪蓉高速公路给蔡甸经济发展插上了腾飞的翅膀；蔡甸汉江大桥及副桥的建成迎来了姚家山民营经济区的开发；后官湖大桥的建成以及这里的山色湖光让省交通厅把京珠服务中心留在了天子山；通顺河大桥特别是军山长江大桥的建成，让台商看到蔡甸的交通优势，军山商贸园的开发建设正红红火火。

高速公路是社会经济发展到一定阶段的产物，它标志着一个国家一个地区交通现代化和经济发展的水平，蔡甸人民正在做京珠、沪蓉经济走廊这篇大文章。随着

地域经济中心从特大城市向周边地区扩散，高质量的公路网络建设已成蓬勃发展态势。以二级公路为重点的公路网络建设正在形成。省道南环线黄薛二级公路建成；省道南环线常土路超二级公路建成；国道 318 东岳庙至成功段二级路建成；通往武汉经济技术开发区的经济干线大沌二级路建成。交通运输与国民经济的关系实现了由逐步缓解向基本缓解的转变。全区现有公路里程达到 1411.29 公里，其中：高速公路 58.54 公里，一级路 9.5 公里，二级路 100.97 公里。二级以上公路达到 169.01 公里（不计正在修建中二级路），营运客车发展到 435 辆 7476 座位，24 条线路，日发 825 班次，日送旅客 27900 人次；货运车辆 903 辆 3688 吨；2002 年完成客运量 1222 万人次，客运周转量 18957 万人公里，分别为 1985 年的 1.97 倍和 1.35 倍；完成货运量 565.04 万吨，货运周转量 28252 万吨公里，分别为 1985 年的 33.89 倍和 6.65 倍。公路建设的发展，带来了公路运输长足的发展。

进入新的世纪，我国开始实施第三步战略部署，进入全面建设小康社会加快推进现代化建设的新阶段。社会和经济的全面发展对交通提出了新的更高的要求。省交通厅提出到 2010 年，交通运输与国民经济的关系由基本缓解向总体适应跨越；2020 年，交通运输与国民经济的关系由总体适应向初步现代化跨越；湖北省成为交通强省，武汉率先实现交通现代化。武汉市交通委员会将启动 7 条快速出口通道建设，建立以高速公路为骨架

的公路体系，7条快速出口通道中，我区内有2条（武汉——洪湖，武汉——蔡甸）通道。区委、区政府拟将启动蔡甸东区建设，形成设施完善、管理先进、货畅其流、人便于行，安全、舒适、快捷、经济的公路交通体系，促进公路运输向高速化、网络化、立体化、智能化运输发展。改善经济环境是一项长期的任务。只有抢抓机遇，与时俱进，才能为经济发展和社会进步创造更为有利的发展环境，拓展更为广阔的发展空间。

### 三

《蔡甸交通》记录了我区交通事业从无到有，从小到大，由弱变强，曲折兴替的史实，深刻地印证了其作为先行官在国民经济建设中的发展轨迹，着力彰显了新中国成立54年来，在中国共产党领导下，全区（县）人民艰苦奋斗，团结拼搏，大办交通的伟大历史功绩，震古烁今，彪炳千秋。

过去的历史是今天的铺垫，今天的历史是未来的前奏。“以铜为镜，可以正衣冠；以史为镜，可以知兴替；以人为镜，可以明得失”。今天，我们用《蔡甸交通》这面镜子审视自我，认真总结经验，分析成败利弊，着眼开创未来，按照党的十六大确立的全面建设小康社会的目标，努力发挥先行官的作用，为实现交通小康创造性地做好各项工作。

实现交通小康，我认为：首先要树立全面发展的观念。根据我区实际，全面建设交通小康应有三层含义：

一是从区域上讲，无论是城关还是乡镇；是发达的

东部还是落后的西部；是中心城镇还是边远的农村，都要尽快实现公路网络化，开通农村运输市场快车道，让广大农村的农副产品和工商贸易借助发达快捷的交通运输网络进入城市大市场，以此拉动全区农村经济快速增长。

二是从对象上讲，对边远贫困落后地区重点实施交通先行，交通扶贫解困的战略，修好一条路，致富一方人。

三是从内容上讲，交通先行就是要超前发展交通，加快实现农村城镇化，缩短城乡之间的距离，提高广大农民的物质文化生活质量，达到政治文明、物质文明、精神文明三个方面的有机结合。

实现交通小康，必须突出发展这个主题，始终坚持发展是硬道理，重点研究一些支持交通发展的相关政策，为交通事业发展提供稳定和充裕的资金，降低工程建设成本；研究和制订筹融资政策，盘活存量资产，提高交通产业的还贷能力，为引进外资创造条件；利用社会办交通的政策和经验，形成发展交通的良好外部环境，推动各级政府支持交通发展，争取社会各界广泛参与交通发展，不断加大交通基础设施投入，以推动交通跨越式发展为目标，尽快实现我区交通现代化。

实现交通小康，是时代赋予我们的光荣使命，任重而道远。经济发展贵在交通先行，而交通先行则贵在以人为本，以精神动力和智力支持为先导。《蔡甸交通》记述了我们前人创业的历史，在过去那种自然环境极端



恶劣，物质条件极度贫乏，科技水平极其落后的情况下，我们的前辈之所以能披荆斩棘，一往无前，贵在有一种良好的精神状态，有一种巨大的精神力量，有一种爱国、兴乡、造福人民的强烈社会责任感，这就是《蔡甸交通》汇集的一笔无可估量的精神财富。今天，在实施交通小康的建设进程中，我们新一代交通人要倍加珍惜这一笔宝贵的精神遗产，大力弘扬革命前辈的伟大创业精神，使其薪火承传，生生不已，光照乾坤。

(王体大 蔡甸区交通局局长)