

交通漫话

随州文史资料第七辑



政协随州市学习文史委员会 合编
随州市交通局

交 通 漫 话

——随州文史资料第七辑

政协随州市学习文史委员会 合编
随 州 市 交 通 局

交 通 漫 话

政协随州市学习文史委员会合编
随 州 市 交 通 局

*

随州日报印刷厂印刷

850×1168 毫米 32 开本 插页 6 8.625 印张 173 千字

1997 年 9 月第一版 1997 年 9 月第一次印刷

印数:1—2,000

鄂随图内字〔97〕009 号
工本费:13.80 元

编辑委员会

顾 问:	胡久明	胡清兰	孟光华
	张如海	张道富	
编 审:	杨明生		
副编审:	黄成富	彭福照	
编 委:	杨明生	黄成富	彭福照
	阎光荣	谢志航	谢明顺
	冯从志	李 虎	曾照清
	邹付国	马跃洲	陈 涛
	刘诗斌		
主 编:	李 虎		
副主编:	曾照清		

目 录

序	中共随州市委书记 蒋昌忠(1)
随州公路建设概述	马跃洲(9)
加强领导 发动群众	
“三抓六结合”开展交通建设	
——对随县 1966 年至 1979 年	
交通建设的回忆	胡久明(17)
襄花公路修筑始末	陈 涛(30)
大跃进和人民公社化运动中	
随县公路建设简记	张道富(33)
修建渣油路面始末	王文仁(39)
随洪公路建设及发展	汪加勇(48)
建立松散保护层	林祖海(52)
改造汉十线 十年换新颜	马跃洲(55)
随南路肖店段水泥路面施工略述	刘永宁(64)
改建封厉路	殷义平(69)
大洪山风景区旅游专用公路	杨培义(75)
不惜投入扩国道 畅在随州展风采	
.....	李秀山(79)
《经济日报》追踪报道 312 国道	
随州“卡脖子”段的前前后后	鲁正长(86)

在国外的日子里	李秀山(96)
随州古桥何其多	王文仁(103)
建国后修建的第一座石拱大桥	王先强(111)
第一座钻孔灌注桩基础桥	汪加勇(115)
随州最长的桥	汪加勇(118)
随州跨径最大的桥	汪加勇(121)
对五十年代修建的木桥进行 革新改造概况	王文仁(124)
兴建 涑水大桥	黄荣达(132)
涑水二桥修建始末	马跃洲(138)
修建洪山大桥的日子里	李敬勋(142)
张体学省长看望建桥工人	王文仁(148)
张体学省长与环潭大桥	王文仁(151)
我与府河大桥	周中勤(154)
浪河桥的坍塌给我们的教训	王文仁(158)
经由随州的汉丹铁路修建概况	随州机务段党办(161)
随州火车站小史	张 嵩(164)
随州水运史话	陈 涛(167)
水陆运输队的来历	黄建平(170)
“脚行”的变迁 ——随州市装卸运输总公司发展简史 ... 张明奎 冯志华口述 刘诗斌整理	(173)
实现装卸运输机械化	魏 俊(185)
女子搬运队	魏 俊(191)

开荒种地 以农补工 魏俊(193)

建国前、初期随县公路运输情况

..... 禹克诚口述 王再耀整理(196)

随州市汽运总公司发展纪略 李汉国(200)

市汽运总公司基本建设概况 万坤(207)

随县汽车站回忆片段 李鹏云(211)

随州市汽车客运站扩建纪略 曹兆毅(213)

公路管理机构的变迁 林祖海(219)

随州市公路运输管理概况 钱世保(222)

随州市公路养路费征收管理概况 周克全(232)

“交调”科研课题获奖经过 李天富(241)

漫漫长路摘“星”人

——记“联合国发明创新科技之星奖”

获得者李天富 张春燕(247)

襄花公路创始人康仪丞 汪加勇(251)

殷少春同志在随县 林祖海(253)

随县交通战线上的土工程师柳荣耀 王文仁(255)

神农故里养路人

——记宋家道班班长王桂林 马跃洲(261)

无形桥梁上涌动的歌

——记随州市装卸运输总公司

党委书记、经理任大洪 肖木森(270)

“闲事”党员

——记汽运公司退休司机柳传英

..... 木月 田彪(290)

序 言

——献给为随州交通建设做出过贡献的人们

中共随州市委书记



随州是块古老而神奇的土地。说它古老，是因为这里是中华民族的始祖炎帝的诞生地；说它神奇，是因为这里出土了被誉为“世界第八大奇迹”的曾侯乙成套编钟。炎帝神农氏教民稼穡，开创了崭新的农耕时代。战国早期曾侯乙编钟及其它珍贵文物的出土，向世人展示了随州在 2500 年前的辉煌。

随州位于湖北省北部，面积 6989 平方公里，史称“汉东之国随为大”。它北有桐柏山绵亘鄂豫两省，南有大洪山雄镇荆襄。其间随枣走廊岗岭纡盘，素有“汉襄咽喉”、“荆豫要冲”之称。在这块丰腴的土地上，曾涌现过许多风流人物，如主张“民为神主”的思想家随国大夫季梁，为东汉王朝的建立立下汗马功劳的平林农民起义军领袖陈牧、廖湛，得随州山水之灵气而成为一代宗师的欧阳修，抗元民族英雄，后入川称帝大夏国的明玉珍……等。陶铸、李先念等老一辈无产阶级革命家，为抗击日寇，解放中国，曾经浴血奋战在这块土地上。原国家副主席乌兰夫、老将军萧克曾先后为随州题词：“物华天宝”、“人杰地灵”，乃是当之无愧的。悠久的历史，

灿烂的文化，优越的地理位置，丰富的自然资源，得天独厚的自然景观和人文景观，是它久负盛名的先决条件。

让我们翻开随州交通的历史，回到历史的空间，去探寻随州交通发展的轨迹，我们仿佛看到那如藤结瓜的河流集镇，便立即感悟到：水运才是随州最早的交通。在随州历史的地图上，虽然也有几条驿道由城区向四周延伸，但那不是现代意义上的交通，只不过是供快马传递诏书、信函用的通道。当今人们习惯把公路称作马路即源于此。然而，这些驿道随着清政府的倒台而很快荒废了。随州有公路始于1924年襄（阳）花（园）公路的修建，这条路通过辖境全长85公里，由于饱经战乱，这条当初只能晴通雨阻的公路到解放前夕也已中断。

解放后，尤其是党的十一届三中全会以来，随州的交通发生了翻天覆地的变化。每当人们看到这些变化，就会自然而然地联想起全市（县）人民在市（县）委市（县）政府领导下，为交通建设付出的艰辛劳动和汗水，就会想起那些可歌可泣、功不可没而又光照后人的交通筑路干部、职工和工程技术人员。回顾建国后随州交通建设所走过的艰难历程，大体可分为三个阶段，即：普及、提高和发展。当然，这三个阶段不能截然分开，因为普及中也有提高，提高中又进一步普及，提高本身是发展，发展是更大的提高，所以普及、提高、发展是相对而言。

一、普及。这一阶段，主要集中在五十年代。建国

初，很快修复了襄（阳）花（园）路。1952年春，首先修通了62公里随（县）天（河口）路。同年11月至次年4月投资8万余元修通了随（县）环（潭）路。1953年12月至1954年12月，全县投入民工15万人，资金10.37万元，先后修通了殷店至小林、厉山至沙子店、厉山至万和、唐镇至唐王等四条公路。到了五十年代后半期，由于兴修水利，拦河筑坝，致使下游河床逐渐干枯，传统的水运被迫中断，船民纷纷转产或下放农村。兴修水利的过程在客观上促进了公路的发展，水运业的中断又迫使公路运输取而代之。在中央人民政府《关于民工建勤整修公路的暂行规定》下发后，党中央又发出了“全党动手，全民办交通”的伟大号召，从而极大地调动了全县人民修建公路的热情。在此期间，先后修通了随县至均川、随县至洛阳、安居至何源店、环潭至洪山、黑屋湾至环潭、洪山至双河、双河至张家泉、万店至先觉庙、马鞍山至先觉庙、魏岗至陡坡潭、洛阳至阎家河、环潭至大碑店等公路。截至1960年6月底的统计，金县共兴修公路279条，全长2708.5公里，基本上形成了覆盖全县的公路网络。

二、提高。这是指在普及的基础上的提高。这一时期主要集中在六十至七十年代。五十年代所修公路，限于当时的历史条件，一无资金、二无技术、三无设备，靠的是全县人民的力量和智慧，因地制宜，因陋就简，克服重重困难完成的。这些公路尽可能地不占或少占农田，尽可能避开工程量大的山川河流和人工构造物，因

而就形成了公路弯多、坡陡、路况差、桥涵不配套、通过能力低的现象，尽管公路里程很多，但基本上属等外公路，没有一条能晴雨通车，大部分为晴通雨阻，还有不少路段根本达不到通车要求，因而提高路况成了六十年代至七十年代公路建设的主要任务。这一时期主要进行了三项工作：一是完成了干支线路向砂石路面的过渡；二是进行了部分线路和路段的改线、裁弯取直、降坡和桥涵配套；三是对基本定型的线路或路段完成了松保层和渣油路的铺筑。土路向砂石路的过渡主要集中在六十年代，松保层和油路铺筑主要集中在七十年代，而改线、裁弯取直、降坡和桥涵配套则贯穿于这两个年代的始终。至1979年底，全县有公路182条，全长1863.7公里，其中干线公路6条，297.23公里，支线公路10条，409.4公里，乡道115条，1020.96公里，专用路5条，长22.69公里，机耕路46条，113.42公里。共完成油路铺筑627.97公里；铺筑松保层路面397公里，公路养护里程达到1162公里；新建永久性耕梁196座，长5516.94延米，其中单孔跨50米以上，多孔长100米以上的大桥就有11座，最大的桥当首推位于城区的涇水大桥，该桥长420米，宽9.5米，高10.2米，是通往随南及京山、安陆两县的咽喉工程。由于道路的明显改善，大大提高了道路的通过能力，有力地促进了全县城乡经济的发展。原湖北省省长张体学到鄂面北考查时途经随县，对随县的公路建设以及涇水、涇水大桥的建成通车，都给于了高度评价。这一时期还

新修了随（县）三（里岗）新（阳店）、淅（河）长（岭）府（河）、任（家台）新（街）、柳（林河）淅（阳）等公路，解决了这些地方的交通闭塞问题。

三、发展。改革开放以来，随州交通建设进入了发展的黄金时代，这一时期的交通巨变是有目共睹的事实。由于国家把交通作为发展国民经济的战略重点，使交通的地位和作用明显提高，从而极大地调动了交通干部职工和地方党委政府及广大人民群众发展交通的积极性，“要想富，先修路”、“公路通，百业兴”已在全市上下形成共识，一改过去“要我修路”为“我要修路”，广大干部群众投入交通基础设施建设的热情空前高涨。在“市为中心，辐射乡村，南北‘强骨’，东西‘壮筋’，立足出口，完善配套，提高车辆的通过能力和送达深度”的思想指导下，重新规划了随州交通的发展蓝图。“六五”期间，在抓好正常养护的同时，在市委、市政府的指挥下，在上级交通部门的支持下，集中精力对 316 国道市境内 78 公里按照国家二级路标准进行了路基扩改，其中包括淅河到厉山“60 华里一条线”的改线工程。与此同时，修通了随州通往邻近省地市县的八条新头路，有力地推动了周边地区的经济流通。“七五”期间，完成了 316 国道路面的全线铺筑，同时对其它干线路基进行了全面扩改，改善了城镇过境路和卡脖子路段。与此同时，配合随州市城市建设，完成了 5 条街道路和 4 座桥梁建设，为随州市向中等城市过渡做出了贡献。

纵观“六五”和“七五”的交通建设，路基扩改进

展快，完成的工程量是史无前例的，主要靠的是“民工建勤”和“民办公助”的方针。而路面工程和配套工程进展不快，主要是资金不足，因为这部分资金靠上级公路部门拨款。由于随州公路养护资金低于全省平均水平，也大大低于临近地区的平均水平，因而这部分资金用于常年养护还不够，根本没有能力上大的工程项目。为解决长期受资金困扰的难题，交通部门进一步解放思想，拓宽筹资渠道，变单一养路费拨款为引进外资、贷款、养路费拨款、地方集资和自筹、通行费收入等多种形式。1990年，贷款500万元，修建了涢水二桥及1公里接线水泥路；1992年，贷款1258万元，加宽了浙河大桥和316国道通过城区的11公里一级水泥路面；1994年采取地方自筹、财政拨款、交通扶助的办法筹资220万元新建了府河大桥；1994年至1995年利用过桥费收入还贷再贷进行滚动开发，投资1500万元，修建了随州到安居、随州到塔儿湾的两条出口水泥路；1995年至1996年引进外资和贷款计4500万元，将市境内长20公里的312国道改造成标准一级公路，目前已全面建成通车；1996年316国道随应桥至浙河段也全部改建成一级水泥路面。“八五”前期，利用客附费返还资金280多万元新建了一个国家二级标准的汽车客运站，日流量可达万人次，大大改善了旅客的乘候车环境。这里还值得一提的是随州的航运业，在中断多年之后，乘改革开放之际，由下放的船民重新组合起来，成立了随州市航运公司，使随州船舶航行于长江、汉水之上。

全市截至 1995 年底，公路通车里程达 2259 公里，其中一级公路 11 公里，二级公路 98 公里，三级公路 94 公里，四级公路 1526 公里，公路桥梁 308 座、9088 延米，全部乡镇实现了晴雨通车。全市现有汽车站 17 个，其中国家二级站 1 个、三级站 1 个、四级站 15 个。全市民用汽车 3832 辆，各型大小客车 1228 辆，各类货车及其它车辆 2604 辆。公路客运量 518 万人次，旅客周转量 9334.3 万人公里；公路货运量 431.84 万吨，货物周转量 11701.2 万吨公里。民间船舶 55 艘、1908 千瓦、7444 吨位，水上货运量 105 万吨，货物周转量达 10400 万吨公里。上述数字都是解放前不可比的。

如今的随州，汉丹铁路和 316 国道级贯全境，312 国道横跨随北，省道、市道、乡道纵横交错，已经形成了四通八达的交通运输网络。交通的变化是随州变化的缩影，交通的发展是随州经济发展的先行。回顾过去，感人肺腑；展望未来，前程似锦。为着承前启后，继往开来，随州市政协学习文史资料委员会和市交通局联合征集、整理、编辑出版了《交通漫话》一书，这是一部基本反映建国 47 周年来随州交通建设成就的史书。

参加该书撰稿者，有在随州工作过的老领导，有在交通战线奋斗了大半生已离退休的“老交通”，有直接参与交通建设的干部、职工、工程技术人员和一大批战斗在第一线的年轻人。他们以自己亲历、亲见、亲闻撰写出来的文稿，从不同侧面真实地记录了我市交通发展的历程，反映了随州人民解放以来艰苦奋斗、勤俭建国的

创业精神，展示了随州交通建设 48 年所取得的巨大成就，热情讴歌了广大干部群众为发展我市交通事业所立下的丰功伟绩。此书实为神农故里的子孙留下了一份珍贵的历史资料。

谨以此书献给那些为随州交通建设做出过贡献的人们！

随州公路建设概述

马跃洲

随州位于襄樊与武汉之间，西临汉水、东靠大别山，北连中原，南接江汉，素有“荆豫要冲”、“汉襄咽喉”之称。境内有涑水、潏水、均水、漂水、澠水五大河流，汉丹铁路横穿全境，干支公路四通八达。

据《随州志》记载，古代随州有省际驿道1条（随枣孔道），州辖驿道4条（东关路、西关路、南关路、北关路），总长830华里。古石桥32座，较著名的有大通津桥、小通津桥、岁丰桥、五眼桥、乐善桥。历史上随州水运发达，舟楫直抵汉口，年均输出货物71.7万担。民国13年（1924年），厉山镇绅商康仪丞等人倡导集股修筑襄（阳）花（园）公路，耗资26万元。其中随州境内长85公里，从而开创了随州公路运输的新纪元，结束了无公路的历史。1932年七省公路会议后，国民党政府以进军“剿共”为目的，于1933年至1934年春在随县修筑“剿共”公路7条317.5公里。这7条公路是：随（县）大（悲店）公路、随（县）洛（阳）公路、随（县）草（店）公路、环（潭）茅（茨畈）公路、茶

(奄)古(城)公路、厉(山)万(和)公路、唐(镇)三(合店)公路。这些公路均为军用，仅能通车，无技术等级。1938年日军入随，境内公路严遭破坏。抗战结束，国民党出自内战需要，于1946年两度推行复路运动，境内公路可勉强通车。因战乱和水灾，到1948年随县解放前夕，境内原8条公路402.5公里除随阳桥至随应桥85公里勉强通车外，其余均瘫痪。1948年随县解放后，为了支援大军南下，在茅茨畈支前司令部的领导下，发动群众，配合部队对襄花公路随县段进行了抢修。1949年4月，襄花公路随应桥至随阳桥段抢修竣工通车。同年8月，省公路局正式成立，军管公路结束。9月，襄花公路随县段成立了第一个养护道班。根据中央提出的重点恢复、一般维持的方针，1951年至1952年，县委、县政府组织群众对汉孟公路（原襄花公路）随县段进行了新建、加固。1953年冬至1954年冬，又对殷(店)小(林)公路、厉(山)万(和)公路、随(县)环(潭)公路、唐(镇)三(合店)公路共四条公路进行了改建修复。随着农业合作化高潮和“大跃进”的到来，1958年至1960年的三年间，通过全党全民大办交通，共修筑公路279条、2708.5公里，社队道路1766条、2811公里，沟通了当时全县的11个农村人民公社、1个农场、96个管理区、678个生产大队。

公路数量的年年剧增，质量与养护问题引起党和政府的高度重视。1962年，国务院发布了关于加强公路养护和管理工作的指示，要求各级政府认真贯彻“切实整