

1708

孝南文史资料

第一辑

基础设施专辑
中国人民政治协商会议
孝感市孝南区委员会编

总第九辑



目 录

写在前面..... 编 者 (1)

交 通 运 输

孝感市公路发展史略.....	李善卿 (1)
太阳能综合油池在我市兴建.....	杨金田 (6)
我市公路首建黑色路面和干线黑色化.....	冯云姑 (8)
孝大公路兴建纪实.....	杨建中 (10)
交通扶贫与跳沟村的修路.....	李善卿 (15)
汉宜公路孝感段的几次变易.....	杨建中 (17)
在困难条件下高速建成的朱湖路段.....	林芳洲 (19)
小悟山区修通公路始末.....	程菊华 (21)
花园镇公路大桥史话.....	丁金波 (23)
花园双曲拱大桥在苦干巧干中建成.....	杨建中 (26)
白沙公路桥建成侧记.....	杜红艳 (28)
孝天路三汊河中桥软基处理过程.....	叶青山 (30)
孝感水运的演变与展望.....	李善卿 (34)
孝感的造船和造船业.....	李善卿 郭忠杰 (36)
民船在滑石冲水库工地抢险抢建记实.....	郭忠杰 (39)
民船防洪救灾琐忆.....	郭忠杰 (42)
从花园水旱码头到花园装卸运输公司.....	

.....丁子清 王绪川 (44)

孝感城区从四码头到两大“装运”公司.....杨东升(51)

孝感“装运”二公司创建史话.....张海棠(55)

人力装卸走向吊车装卸的革新过程.....王 伟(58)

孝感装卸行业改造、改革、挖潜概况.....李善卿(61)

敬业精神与光荣称号

——记市二装卸公司抗洪救灾的先进事迹

.....张海棠(63)

邮电交通

孝感邮电古今谈.....张安全(66)

孝感电讯发展述要.....张安全(71)

孝感市邮电综合大楼落成前后.....张安全(78)

孝感至花园光缆电路的建成.....张安全(81)

孝感城区公用电话亭的兴办.....张安全(83)

花园邮电业的过去与现在.....张安全(86)

朱湖农场实现通讯自动化.....张安全(89)

能源动力

变电建设三十年.....杨 柳(91)

电力系统通讯网的组建和发展.....曹子清(102)

三电管理的回顾.....王春学(105)

农电三级安全网试点成就.....魏建明(110)

孝感乡镇电管站的创建.....张碧峰(111)

以电为主,多种经营记实.....王桂堂(116)

城区11万伏变电站的复建.....刘桂芬(119)

孝感城区路灯的发展和管理·····	华东明(122)
小悟变电站建设记要·····	刘桂芬(124)
田家岗变电站的迁徙与改造·····	刘桂芬(126)
新时代的“孺子牛”——杜申生·····	魏建明(128)

广播电视

孝感县收音站建立的回忆·····	余少三(132)
孝感县广播站筹建的经过·····	余少三(138)
孝感广播、电视、有线电视建台简介·····	市广播电视局(146)

城市建设

孝感城市规划产生的大体过程·····	周定安(148)
孝感建筑设计事业的发展与兴旺·····	杨宗敏(150)
建筑业的起步与跃进·····	徐小进(153)
“中房”孝感公司成立与园林、理丝小区的开发 ·····	汤光禄(162)
发展中的孝感城区公共交通·····	施楚峰(167)
董永公园的建设和布局·····	张轩浩(171)
孝感市的园林绿化·····	张轩浩(175)
城区用水沿革和一、二水厂的兴建····· ·····	丁柏清 鲁生禅(181)
六年来城区地下水资源的保护梗概····· ·····	沈树安 丁光兴(185)
市液化气公司发展史略·····	胡全安(187)
长征路北段的建设·····	周定安(189)
从 <u>四</u> 条小街演变而来的解放街·····	黄时颖(191)

解放街的改建·····	高绍伦(196)
城墙、城堤与环城路·····	鲁 望 黄时颖(199)
环城路的扩建·····	夏文新(203)
汤家街的由来、变迁、新颜·····	鲁 望 杨云华(206)

特约稿件

孝感体育中心布局与体育场、馆的建成·····	城委供稿(209)
一九九二年大陆第一批科学家访台行程记要···	路志豪(212)

孝感市公路发展史略

李 善 卿

孝感市地处大别山、桐柏山与古云梦泽的过渡地带。东临黄陂、西接云梦、南倚武汉、北靠大悟、应山。它是西北部进入武汉必经之路，地理位置十分优越。

在旧中国，孝感与全国、全省其他地方一样，公路交通十分落后。

1896年（光绪11年）以前，孝感既无铁路，也无公路。除了走马传书的驿道外，其余都是羊肠小道。

1906年平汉铁路全线通车，在孝感境内的路段长64.1公里，设了8个车站。自此，靠近铁路的地方，可以利用铁路运输。但其运域不广，运力有限，无济于事。

孝感建公路，是以1922年（民国11年）随州商人康国豪、廖鸿轩发起集资兴办襄花公路为肇端。这条公路1923年（民国12年）3月动工，翌年11月花园至平林（应山）的50公里的路段建成通车。此公路在孝感境内，从花园起，至孝感与安陆交界处的陈店止，全长15.7公里，这就是孝感最早的公路。

在修筑襄花公路以后，修筑了城关至火车站的4.5公里简易路，这就是最早的城站路。

1928年（民国17年）8月，省建设厅成立“汉宜公路管理局”，修建汉宜公路。这条线，1929年底修通了汉口至皂市105公里的路段。在这一路段中，骆驼湾至张家山的6.44公里，属孝感辖区。

1932年（民国21年）8月4日，当时的县政府成立“孝感县筑路委员会”，修建了孝感至应城郎君桥的公路，花园至界岭（进入大悟夏店）的公路。

孝感沦陷的1938年，日寇出于侵略的需要，开始修筑与平汉铁路平行的公路，以及孝感至黄陂的公路。但只修筑了断断续续的土路基，都没有建成通车。

抗日胜利后，1946年（民国35年），国民党的省政府打算利用原有驿道或“大路”修筑孝感至花园至广水、黄陂至孝感至云梦的公路。但因其发动内战，时局动荡，时停时修，时修时毁，终究没有修成。

1949年全国解放，孝感境内能勉强说得上公路线的只有襄花线、汉宜线；能勉强维持晴天通车的路段只有上述两线的22.14公里；能勉强使用的桥梁虽有60多座，但都是条石桥、石砖桥、木质桥和竹木浮桥。路都是砂石路、无养路工，无公路道班。

解放以来，特别是“七·五”期间，孝感公路是迅猛发展。

1950年，省公路局第四抢修工程队，重新整修了襄花线、汉宜线，使这两线在孝感境内的22.14公里路段，晴雨通车。同时分别在辛安渡、陈店设了道班，配备了养路工，加强对这一路段的养护。从而揭开了孝感“公路护养”的新篇章。

与此同时，采用民工建勤的办法，修筑了花园至小河、孝感至黄陂、孝感至长江埠、城关到火车站四条路段，共计里程为51.45公里。其中除城关至火车站能晴雨通车外，其他路段均是晴通雨阻。

到1952年，孝感公路通车总里程为73.59公里。

1958年国务院提出了“人民大办交通”的方针，大大推动了公路建设的发展。在孝感境内出现了群众性的建设公路的热潮。县里建、区里建、乡里建、村里建，层层动手，层层兴建，公路发展异常迅猛。经过三年的艰苦奋战，到1960年，全县公路里程达到236.96公里，比1952年增加2.2倍。其中干线43.7公里，支线155.69公里，乡村公路37.57公里。

为了适应形势发展的需要，省公路管理权限下放，并下放一部份行管人员、技术人员、测量工、养路工充实基层。地区交通局成立了养路科，负责全区公路事宜。县组建养路队，负责各干支线的养护。对于支线做到建一段、管一段、养护一段。

在这种情况下，孝感县养路分段于1960年9月正式成立。它直属的养路队有112名养路工（大部份是临时工），负责黄孝、城站、花杨、花小等112.87公里支线公路的养护。其下设花园、八一、新华、河口等道班。这些道班的养路工人有20人，负责43.7公里干线公路的养护。从此把“已建”、“在用”公路的完好率、通车率、利用率提到工作日程。

1961年至1978年的18年间，虽然遭受文化大革命的干扰，但经过贯彻中央“调整、巩固、充实、提高”的方针仍

有一定的发展。这时，修通了汉宜、汉孟两条干线，萧张、孝大、三杨、松姚、花王等支线。并将原从驿道上建起来的黄孝线、孝萧线裁弯取直。1962年以前孝感尚无柏油路面，196³年试建柏油路，到1978年底已将汉宜、汉孟、黄孝、安花、孝大等线路建成柏油路面。这几条线在孝感境内的柏油路面150多公里。同时，在这一历史时期还兴建了一批大中型钢混结构的公路桥。八一大桥1961年建成通车，河口大桥1966年4月建成通车，这两座公路桥的建成通车，为汉孟公路全线通车奠定了基础。此外，还建成了花园大桥、理丝桥、浚川桥、界河桥。在后4座桥中，前3座桥是孝感自己设计，自己施工的。

到1978年底，孝感乡镇通车率达到37%，村队通车率达到34.99%。

党的十一届三中全会以后，随着改革开放的不断深入，随着经济的迅猛发展，党和国家把交通建设提高到战略的高度、作为战备重点来抓。从而公路建设进入一个崭新的历史时期。继汉孟线改造成超二级公路，又改为316国道以后，紧接着兴建107国道的二级公路。同时，新建了新八一大桥，改建了河口大桥，其桥面都是超级桥面，来往车辆在桥上各行其道，宽绰裕余，桥型气势磅礴，蔚为壮观。

在这一时期，由于发挥了几级建路的积极性，各级建公路，各种等级的公路蓬勃发展，大中小型桥梁星罗棋布。截至目前为止，在孝感境内，有107、316两条国道，有孝大、黄孝、汉宜、孝天（路基已拉出）4条省道，有纵横交错的乡村公路。孝感全市公路里程达1331.02公里，各种公路桥梁113座，4384.46米，公路密度为全省之冠。全市33个乡镇

(场)，都建了公路，通了客车，全市895个行政村，80%通了客车。目前，全市已形成以城区、花园两地为辐射中心，以316、107两条国道为主骨架，向四周伸出36条支线，打通了9个出路口。形成各种循环路围绕全市233公里长的大循环公路，市内9条小循环公路，环环相连，路路相通，使全市公路联网。加上京广、安卫铁路贯穿全市，使全市陆上交通通畅。

太阳能综合油池在我市兴建

杨 金 田

孝感市公路段为了加快黑色公路建设的速度，提高黑色路面的建设质量，执行孝感地区公路总段的意见，决定在毛陈中心道班筹建太阳能及远红外线综合油池。

地球上的光和热来自太阳。只要是晴天，用“阳燧”就能极为方便地取到热能和火种。阳燧，是形似凹面的金属镜，能聚集太阳光取火加温。黑色公路的铺筑特点是，温度越高，柏油熔解越透，油石拌和越匀，路面质量越好。可见，有效地发挥太阳能及远红外线的作用，促进黑色公路的发展，保证黑色路面质量，是大有可为的。

综合油池就是：利用太阳能及远红外线电热管代替烧煤、或烧木柴加温沥青；以干燥筒拌和机代替了人工拌和，不但可以减少劳力，降低劳动强度，而且由于油石的加热与拌和均匀，还可保证工程质量，加快工程的进度，节约工程投资。同时，还可减少对环境的污染，保证安全施工，可谓一举数得。

市公路段把综合油池首建任务交给毛陈中心道班。这个道班接受任务后，选派笔者组织设计。笔者根据市公路段的设计要求和公路技术学术组织的建议，开展了设计工作，

于1984年9月完成设计方案，并于当年11月按此方案组织施工。在施工过程中，市公路段还派冯小毛、王寿堂、王水平、严金货等人前来协助。

其综合油池的系统设施，该道班引进了武汉市市政公路机械厂生产的流水作业线。此作业包括太阳能预热油池、远红外线加温油锅、转运进料机、干燥拌和筒、油石比控制器、电子遥控操作台等机械设备。整个工程投资47万元。1985年6月28日完工，并交付使用。综合油池日产油石料200至250吨，比起人工熬柏油节省工程费用百分之七十以上；比起人工拌和油石料提高工效二十至二十五倍。

综合油池投入运行后，共新建和翻修黑色公路136.66公里，即汉孟公路24.34公里，城站路4.5公里，107国道10公里，国道人行道15公里，汉宜路25.82公里，陡岗路10公里，黄孝路27公里，孝三路25公里，市区路5公里。根据“修建汉孟高级油路工程计划项目”比较，仅汉孟公路一段，就节约人工和材料投资44万元。按此框算，以上新建和翻修的黑色公路可节约工程造价近80万元。不仅如此，特别是农运会期间为城区路面建设赢得了时间，作出了贡献。

由于建设太阳能综合油池，促进了黑色公路建设，经济效益和社会效益均佳，市科委多次得到上级公路部门的表彰，并于1986年获得市技术革新成果二等奖。省内外各兄弟单位还组织人来参观考察，学习这方面的经验。来参观的人员还与我市有关人员一齐在综合油池边合影留念。

我市公路首建黑色路面和干线黑色化

冯云姑

50年代，我国公路交通事业发展较快，但公路路面大多是砂石路、土路。车行砂石路，不但流速慢、颠簸厉害，而且晴雨都不利行车。晴天行车，车后尘土飞扬，污染周围环境，影响人的身体健康，影响公路两旁农作物生长。雨天行车，路面泥泞，易陷车，易滑车，行车更为困难。特别是雨季，雨水多，路面被水冲毁，多处出现坑槽，使车辆无法通行。

旧的公路交通难以适应社会主义建设发展的需要。为了改变这种交通局面，1963年，孝感地区公路总段在孝感境内汉孟线老河口大桥南端（原养路总段门口），试验了0.44公里的沥青表面处理路面。1964年，地区养路总段又在汉孟线（汉口——孟家楼）的孝感城关北正街口至郑家坡（化肥厂以南）成功地试验了长2.34公里的沥青表面处理路面。孝感是孝感地区成功试验黑色路面的第一个县。

1964年7月，国家科委会同有关部门，召开了公路技术政策会议。根据会议意见，制定出《全国1962年至1972年公路技术政策的若干规定（草案）》，提出十年内我国公路建设的重要任务。还要求以现有公路的技术改造为主，有计

划，有重点地提高公路的通过能力和行车速度，适应运输和安全行车的需要。

1965年，中南科学研究院，长沙科研所会同湖北省公路局，孝感地区公路总段在孝感成立了渣油路修建指挥部，工程地点确定在汉孟线毛陈段，在孝感地区首次修建了10.15公里的渣油路。黑色路面和渣油路面在孝感的问世，是改善和提高公路路面等级的新起点。它的出现，不仅减轻了养路工人的体力劳动，延长了公路路面的养护周期，提高了车辆的通过能力，而且对沿线农作物的增产，对保障人民身体健康，消除环境的污染，均起到一定作用。

继1965年，孝感首次成功地新建了渣油路面以后，至1974年，又在汉孟公路的东山头至辛安寺17.12公里的路段，城关北门口至火车站4.5公里的路段，陈店至花园路段，以及汉宜公路、花大公路、安花公路，也陆续新铺了渣油路面。

1975年，我市干支公路进入全面改善和提高时期。当年，县委组织发动群众，对孝花、黄孝两线，按三级公路标准，进行了改善。1976年至1977年间，又在上述两线铺了渣油路面。

1978年我市干线公路实现了黑色化。

孝大公路兴建记实

杨建中

孝大公路（孝感至大悟）我市地段从城区北门口起，经火车站，越过京广铁道线后向北延伸，再经民主街、萧港、陡山、花园等平原区折向东北，进入丘陵地带，又经小河至大悟县交界处的隧道洞桥，进入大悟县城，全线里程65.56公里（包括王岗部队营区复线1.63公里）。其中，41.23公里列为三级公路，24.23公里列为四级公路。全线有大桥1座83.6米，中桥1座，53米，小桥12座共24.3米。除江河大桥载重标准为汽15—80外，其余均为汽13—60。1973年9月，全线正式贯通。

该线原是孝感至大悟的唯一陆上通道，也是南北各省交通走廊，为孝感地区主要干线之一。其起点与316国道连接。途经孝感城区的黄陂路，与黄（陂）孝（感）公路衔接，途经花园的罗家湾，与安（陆）花（园）公路衔接。上述两个衔接处距离老城区316国道路段分别为3.22公里、4.28公里。而孝感火车站至罗家湾段几乎与京广线并行，大大减轻了铁路运输的负荷。其战略意义与经济价值相当重要。

该线为分期分段形成，于1979年合并统称为“孝大公

路”。纵观其历史，可分为：孝感城关至火车站、火车站至王家湾（陡山）、王家湾至罗家湾（花园）、罗家湾至隧道桥等四段。

1. 孝感城关至火车站段。

该段原为非机动车和人行土路。日寇侵华时，于1938年强迫农民将其人行道稍作填补加宽，成为一条简易公路，勉强可以通行机动车。建国后的1951年，为了适应交通运输的需要，由当时的县交通科将其勘测，翌年组织沿线农民和城区居民及机关干部参加义务修路，将原路基加宽到7.5米，并铺筑成宽6米的泥结碎石路面。改善后的道路能晴雨通车，符合五级公路的标准，称为“城站公路”。

1959年，汉孟线建成通车后，该路遂成为沟通京广铁路和汉孟线之枢纽，车辆行驶密度逐年增加，原路况远远不能适应交通运输的需要。孝感县交通局于1965年又一次进行改建，在原碎石路面上，作了渣油表面处治，并在原路两侧各加宽1米，形成宽8米的整体路面，1978年被省公路局列为干线公路。

2. 火车站至王家湾段。

该段路系1948年国民党拟修的一条与原平汉铁路平行的公路的一段，即武胜关至汉口段。据《踏勘平汉铁路平行公路自武胜关至汉口段公路》记载：公路走向是从火车站原车站街起，向北行一公里处过铁路，再沿铁路东侧，经民主街、萧家港、鲁家港、丁家河至花园车站，计长36公里。孝感至萧家港，路基大体完整，有个别路基被破坏。解放后的1953年，孝感县自筹资金，组织民工，利用原路基整修加宽，仅将火车站至民主街长7公里路段修通。路基宽度5—

6米，无路面，车辆限于晴通雨阻。

1953年为了迎接外宾，县交通科奉命组织民工抢修。经七天七夜的艰苦奋战，将民主街至萧家港路基整修，加宽为4.5—6米，并铺成砖渣路面，勉强能晴雨通车。

1969年，由于孝感驻军（原七二五〇部队）需在萧港晨光、白沙沙滩进行空投空降训练，由部队上报省委拨款，经县交通科组织明兴、萧港两区民工修复。由于施工质量低劣，可以维持晴天通车。后来交国家列养，才逐渐达到晴、雨通车。改善后，此段公路称为“孝萧公路”。

1970年元月，孝感县公路段对萧家港至王家湾段公路（全长21.303公里）进行了一次勘测设计，其造价约60.09万元。第二年10月开工，由花园、萧港两区民工修建。由于各项工程均未按计划实施，工程拖到1973年9月才正式通车，实际投资达219万元。

1974年10月，县公路段又对萧花公路进行改善，翌年3月竣工。紧接着1975年12月，孝感县委遵照当时全国“农业学大寨会议”精神，在省和地区的安排下，将孝花线按国家三级公路标准（路基宽8.8米，路面宽5.5米）进行一次大的改善。经截弯取直，使原为39.8公里路段缩短为34.99公里。这样，为后来铺筑渣油路打下良好基础。

3. 王家湾至罗家湾段。

该段公路为1958年9月所修，是周巷至花园公路的末段。1960年，孝感至鸡公山公路修通后，该段属于孝鸡公路。1973年，该段修建的江河大桥竣工后，孝鸡公路被撤销，将其归属花杨公路。1974至1978年间，该段陆续铺上了渣油路面。