

竹山县公路志

(古代——2009 年)



湖北省竹山县公路管理局 编

二〇一〇年六月

序 言

编纂史志是中华文明的优良传统，世代相承，持续千年；方志、专志乃华夏文化独特样式，彪炳环宇，独领风骚。其成因有二：一是中华民族历来就重视历史、讲究传承的价值观念，以致结晶出“抛弃历史就意味着背叛”的格言。二是志书本身具有其它各类载体难以替代的“存史、资治、教化”的功能。

国家和省、市（地区）交通、公路机关历来重视史志编纂工作，上世纪八十年代建立了机构，并精编出版了三级交通、公路史。竹山县交通局也于 1997 年编辑出版了《交通志》，2009 年又编纂了第二卷。公路段曾于 1984 年编纂了《公路史》初稿，只可惜未能精修和出版。去年，公路局顺应全县二轮修志之潮流，痛下决心编纂出版竹山县有史以来的第一本《公路志》，以集从先民们践草为径，至上庸古国攀崖涉涧从武而伐纣，再到当代人筑路为网驰骋天下于一书，充分展示社会的发展历程，认真揭示公路事业与经济社会的紧密联系，努力探索其演变进步的客观规律，以期达到为各级领导提供科学决策的真实史料，为广大干部职工提供爱国主义教材，进而实现继承传统、激励斗志、奋发进取、振兴公路，再铸辉煌、奉献社会的目的。通过全局大多数干部职工的关注与支持 and 编纂人员一年的辛勤笔耕，一部 20 余万字的《竹山县公路志》终于杀青付梓，可喜可贺。

竹山县真正意义上的公路，从原始社会到 1938 年前的几千年都为零，从民国后期到新中国建立初期 1955 年仅有 57 公里公路擦边而过，1956 年开始县里自修公路到 1980 年间的 24 年，累计达

828 公里，年均兴修 35 公里，1981 年到 1996 年的 15 年，累计达 1600 公里，年均兴修 45 公里，至 2009 年累计达到 3681 公里，其中 13 年兴修 2081 公里，年均修路 160 公里。在总里程中，等级公路达 2369 公里，占总里程的三分之二。按路况分，有水泥混凝土路 1203 公里，简易铺装油路 436 公里，晴雨通车里程达 2486 公里，也接近总里程的三分之二。全县的 285 座公路桥梁也大多是近 20 年兴建的。公路隧道从无到有，达到 11 条总长 2887 米。一千多条公路恰似诸多的大树发枝，枝繁叶茂地串连着全县 254 个村的数万家农户。特别是路况的改善，使半个世纪以来人们在竹山境内“走搓板路，坐蹦蹦车，扭秧歌舞”的情景成为历史。逢河沟架桥，遇山岭凿道，使“深峡是天险，高路入云端”的劣迹化险为夷，如履平地。人们称赞如今的竹山“公路如网桥如虹，穿山隧道走蛟龙，莫道千年闭塞苦，鄂渝川陕八面通，陆路水路任选择，车船便捷快如风”的态势已基本形成。

公路建设的累累硕果，促进了全县的人流、物流、信息流，工农商学科各行各业因路而兴，因畅而富，为潘口、小漩电站建设提供了良好条件，促进了龙背湾电站的核准，直接服务了县委“走一主三化之路，建生态水电大县”战略的实施。更主要的功能还在于既使全县广大干群看到了成绩，看到了希望，增强了“热爱家乡，建设家乡”的意识，激发了“立足竹山，团结奋进，共创美好未来”的斗志，也提升了竹山形象，使许多外地的有识之士热衷于带智带财来此兴业，大展宏图，使竹山发生了继明朝移民和成为抗日战争“大后方”以来第三次，更是前两次无与伦比的全方位、永久性的振兴崛起。

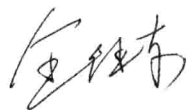
上述成绩的取得，主要归功于县委、县政府紧紧抓住国家实施西部大开发、南水北调、建设社会主义新农村、硬化农村道路等机遇，及时制定了正确的战略决策并身体力行地抓落实。更得益于省、

市、县主管部门的大力支持。其次得益于发动社会力量办交通，在争取国家巨额投资的带动下，涌现出部门援助、爱心人士捐资、建筑老板垫资、人民大众投劳，聚众智众力而成城的大好形势。再次得益于毕深荣、毛道舜、曹庭志、杨明、陈艳及塘湾女子公路管理站集体等一批又一批乐于无私奉献，勇于拼搏进取的“公路人”，长期锤炼的“只要干事业，什么都舍得；只要人在岗，刀山火海也敢闯”的敬业精神，虽然常年超负荷运转而任劳任怨。

这些物质和精神成果都是极为宝贵的社会财富，都是党和国家的固定资产或无形资产，都是未来社会进步的动力之源，我们没有理由不将其录入史志，供今人洗心革面，为后人存史资治，使失败的教训不再重演，让成功的真经代代相传，与时俱进地发扬光大，这就是我们精编此志的目的。所以，我恳请公路职工和关心、支持公路工作的仁人志士把《公路志》作为“案头书”，抽空儿读一读，评一评，一分为二地给予肯定和批评，促使我们后续工作头脑更清醒，干得更真准，以免愧对辛勤养育我们的 46 万竹山人民，这就是我们的真诚愿望。

谨书数言，是为序。

竹山县公路局 党总支部书记
局 长



二〇一〇年六月一日

竹山县公路志编纂领导小组

组 长 全任东

副组长 徐承庆 王永龙 胡可平 师贞艳

朱红斌 黄昭贵 柏 峰

成 员 张永明 张 波 李 峰 马燕飞 马小飞

陈跃国 谢 斌 董先明 王小波 张顺辉

张 胜 黄 娟 陈秀娟

《竹山县公路志》编纂办公室

主 编	全任东
主 审	徐承庆 黄昭贵
主 笔	李翰华（特聘）
编 辑	张永明 李 峰
审 稿	张永明
校 对	李翰华
摄 影	张永明 张 波 李 峰
美 编	李翰华 张永明
编务人员	李秀云 谢绍菊

凡 例

一、本志遵循“实事求是”的原则，全面、简要、真实地记述竹山县有史以来广义的公路（含道路）工作。在编纂中坚持“不溢美、不隐过”，力求做到思想性、科学性和资料性的完美统一。

二、本志沿用事以类从，横排竖写，分章、节、目等层次，以志为主，记、传、图、表、录兼用的方法编纂。前列概述，述全书之大要；次列大事记，采用编年体和记事本末体相结合的方法记载大事、要事；再按事以类从的原则平列各个章节、分陈事项；然后以附录辑录编志期内相关且需长存的重要资料。附录之后列编后记，记述本志编纂过程中发生的感人事例和不足之处。

三、本志采用语体文和记述体的方法撰写，尽量做到述而不作，引而不论，力争文约事丰，文风朴实，通俗流畅。文字用法以国家文字改革委员会 1986 年 10 月公布的为准，数字及标点符号用法以国家 1996 年 6 月 1 日起实施的《出版物上数字用法的规定》为准。书中引用原文资料一律加双引号，注释一律采用夹注。

四、称谓：人称用第三，一律不用我和你，人名，首次出现时可带头衔，二次以后一律直呼其名，不称同志、先生等；地名、单位名称，一律援用社会公认的正称；各种文件、会议、著述等，首次用全称，二次以后用简称。

五、记载人物用传略、简介、人物表三种形式。坚持“生不立传”的原则，对编写期内单位副职以上及事迹突出的先进典型等去世人物写传略，对在世人物写简介（不加任何评语）；对正副股级干部只列表收录；对受地（市）、厅级以上表彰奖励的先模人物，除列表反映以外，在各章、节中力求做到以事系人，简要展示其业绩。重大典型人物可作专记或将其典型材料列入“附录”之中。

六、志书中引用以下交通术语，只在此凡例中简释，文中不另注释。

汽——13，拖——60，是指桥梁荷载标准。

全：混凝土简化专用字。

砼：钢筋混凝土简化专用字。

货运量：货运物资重量。

货运周转量：货运物资吨数和运送里程相乘之积数。

GBM 工程：指公路标准化美化工程，即公路标线及浆砌边沟、护栏等实施项目。

桥梁、涵洞、隧道的部颁统一分类标准

桥梁分类	多孔路径总长 (m)	单孔路径 LK (m)
特大桥	$L > 1000$	$LK > 150$
大桥	$100 \leq L \leq 1000$	$40 \leq LK \leq 150$
中桥	$30 < L < 100$	$20 \leq LK < 40$
小桥	$8 \leq L \leq 30$	$5 \leq LK < 20$
涵洞	—	$LK < 5$

(1) 单孔跨径系指标准跨径而言。

(2) 多孔路径总长仅作为划分特大桥、大、中、小桥及涵洞的一个指标。

(3) 梁式桥、板式桥涵为多孔标准路径的总长；拱式桥梁为两岸桥台内起拱线间的距离；其它型式桥梁为桥面系车道长度。

(4) 圆管涵及箱涵不论管径或跨径大小、孔数多少，均称为涵洞。

(5) 所有特大桥、大桥按《公路工程技术标准》(JTGB01—2003) 统计。

隧道按长度分类标准

隧道分类	特长隧道	长隧道	中隧道	短隧道
隧道长度 L (m)	$L > 3000$	$3000 \geq L > 1000$	$1000 \geq L > 500$	$L \leq 500$

所有中隧道、短隧道按《公路工程技术标准》(JTGB01—2003)。

《竹山县公路志》目录

概 述	1
大事记	11

第一章 机构沿革

第一节 公路局（段）机关	61
一、机构设置	61
二、职能职责	62
三、副局（段）长以上干部任职情况	62
第二节 局（段）属二级单位	64
一、机构设置	64
二、各股室职能职责	66

第二章 路、桥、隧建设

第一节 史前道路	68
一、人行道	68
二、驿道	69
三、手车道	69
第二节 公路	69
一、省道公路	69
二、县道公路	77
三、乡道公路	79
四、农村公路	80
第三节 桥梁建设	89
一、古代桥梁	89
二、近代铁索桥	89
三、南门河钢架人行桥	90
四、公路桥梁建设	92

第四节 隧道建设	104
一、松树岭 1#、2#隧道（略，详见附表中）	104
二、三关隧道	104
三、上庸隧道（原称三转弯隧道、田家隧道）	105
四、双台隧道（原称胡家祠堂隧道）	105
五、南口隧道	106
六、庸都隧道（原名七里沟隧道）	106
七、界山隧道	106
八、花园隧道（略，详见附表中）	106
九、文峪隧道（略，详见附表中）	106
十、郭家山隧道（暂未进入统计数据库）	106

第三章 公路养护与管理

第一节 养护组织	108
第二节 公路养护	109
第三节 科技兴路	116
第四节 路政管理与执法	118
一、路政管理组织机构	118
二、路政管理与执法	118

第四章 文明创建

第一节 机关设施建设	127
一、局（段）机关	127
二、道班及管理站建设	128
第二节 精神文明建设	132
第三节 宣传教育	144
一、宣传信息工作	144
二、职工教育	163
第四节 综合治理	164
一、社会治安综合治理（安全保卫）工作	164
二、人口与计划生育工作	165
三、档案管理	166

第五章 党群组织

第一节 中共党组织.....	168
一、组织建设情况	168
二、党组织工作概况	172
第二节 群团组织	180
一、工会	180
二、共青团	181
三、妇女组织.....	182
四、老龄组织.....	182

第六章 人 物

第一节 人物传略	184
一、毕深荣	184
二、陶建秋	185
三、刘衍林	185
四、蔡炳镛	186
五、殷祥林	186
六、谌幼征	187
七、夏光全	187
八、曹庭志	188
九、王德茂	188
十、刘立勤	189
附表：因公死亡职工英名录	189
第二节 人物简介	190
一、伍立爱	190
二、周玉龙	190
三、蔡成权	190
四、李光华	191
五、蔡克贵	191
六、张永宜	191
七、全任东	192
八、田有林	192

九、全照成	193
十、陶 军	193
十一、谌远新	193
十二、胡斯春	194
十三、孙光文	194
十四、余秉祥	194
十五、王永龙	194
十六、徐承庆	195
十七、余永桂	195
十八、胡可平	195
十九、师贞艳	196
二十、庾兴斌	196
二十一、徐兴尧	197
二十二、朱红斌	197
二十三、黄昭贵	197
二十四、柏 峰	198
第三节 人物录（表）	198

附 录

一、1964 年《湖北日报》宣传竹山养路段及段长毕深荣事迹的原文	202
二、省安监局对竹山 2002 年“5·5”事故的鉴定意见	207
三、县公路段职代会对“培训中心楼”实施开发的决议	209
四、县公路段与县一建公司签订的《房屋租赁合同》	210
五、县公路局关于成立《竹山县公路志》编纂领导小组的通知	213
编后记	214

概 述

(一)

竹山县在远古时代就有人类在此繁衍生息，有诸多旧石器遗址及大量文物可考：女娲在县西炼石补天、神农在南山采药济众的口碑甚广。商代以前为上庸侯国，是尧子丹朱的封地。武王伐纣，庸兵相从，屡战屡胜，威震秦楚，雄居华夏 400 余年。公元前 611 年，庸攻楚而被楚联合秦、巴所灭。尔后，时秦时楚，隶属更迭。明成化十二年（公元 1476 年）一分为二，析出竹溪县。

此后的竹山县版图位于湖北省西北，郧阳府西南，东连房县，西接竹溪，南毗神农架林区及四川巫溪，北邻郧县和陕西白河、旬阳，地处秦巴咽喉，位属荆襄屏藩。跨东径 $109^{\circ}32' \sim 110^{\circ}25'$ ，北纬 $31^{\circ}37'$ ，全图形似“7”字。县域分两大地理单元：北为秦岭地槽东段南缘，南属扬子准地台区，处于中国地势第二级阶梯向第三阶梯的过渡带上。四周峻岭横陈：秦岭、巴山、巫山、武当山四面环抱，葱坪山、枪刀山、南天门雄踞南境，圣母山、沧浪山耸立北疆。中间谷地错落：堵河、县河、霍河、深河、苦桃河、北星河向心流淌，溢水、东川、麻家渡、宝丰、擂鼓、红岩、秦家坪 7 个盆地在中西部鳞次排列。整个地势呈“南高北次中央低，山岭半环口朝西”的态势。全县山地面积广大，平地零星分布。高、中、低山地面积 470 多万亩，丘陵、盆地、河谷平地面积 60 多万亩，构成“八山一水一分田”的地貌特点。海拔最高点为葱坪山顶 2680 米，最低点为尼姑河口 220 米。

全县位于亚热带季风气候区，春季增温快，冷暖多变，夏季气温高降水集中，秋季降温迅速多阴雨，冬季降水少时日绵长。年日照时数 1200—1700 小时，年平均气温 $10^{\circ}\text{C} \sim 15^{\circ}\text{C}$ ，无霜期 154—250 天，年均降水量 927.1 毫米，干燥度 1.09—0.72。气候要素特征和地域分布特点为：雨热同季少严寒，旱雹阴雨灾频繁，水热垂直差异大，中暖北次冷湿南。竹山水能资源极为丰富。年均降水 32.46 亿立方米，平均径流深 344.9 毫米，径流总量 12.37 亿立方米。流域面积超过 5 平方公里的 251 条大小河流蕴藏水能 116.5 万千瓦，可供开发 96.56 万千瓦，其中堵河干流 81 万千瓦。境内有 127 处良好坝址适宜筑坝蓄水发电，尤以堵河小漩、潘口、松树岭、龙背湾 4 个梯级水电站的开发价值巨大。现已建成的是松树岭电站，正在建设的是小漩、潘口、龙背湾 3 座电站。全部建成后，不仅使堵河流域形成全长 120 多公里的高峡平湖，成为“绿水抱着青山转”的旅游胜地，而且可以调节气候，更可以使竹山成为低碳经济的先进典范。

中华人民共和国成立前后，竹山县先后划归陕南行署、郧阳专区、襄阳专区、郧阳地区，1994年地区与十堰市合并，隶属十堰市管辖。1987年撤区并乡后的建制为10个镇，15个乡，501个行政村。2001年4月乡镇机构改革后的建制为9个镇，8个乡。2002年农村税费改革后乡镇的建制仍为17个，把行政村组并为269个村，1601个村民小组，并且逐步归并，到2009年底为9个镇8个乡，254个行政村，10个社区，1428个村民小组。全县136714户，459537人，其中女性208266人，城镇人口82314人。全县国土总面积3587.65平方公里，折合537.93万亩，其中耕地414063亩，属于鄂西北边陲、十堰市西南，秦巴山区的全国重点贫困县。

(二)

受社会制度、自然条件、经济水平等因素的制约，中华人民共和国成立前的历史时期，竹山县的交通一直闭塞落后，晚清时期始有民船运输，民国时期才有畜力运输。民国二十六年（1937年）才修汉（中）白（河）公路经竹山西北隅过境57.14公里公路，其余全系乡间小径，细小如“羊肠”，艰险似“蜀道”。能通汽车的桥梁仅有一座“长寿桥”，公路隧道一条也没有。

1949年1月20日竹山解放，特别是10月1日中华人民共和国成立后，中共竹山县委领导全县人民奋力开拓富民强县之路，在百废待兴、百业待举的困境之下，坚持“两条腿走路”的方针兴办交通，既抓水路，又抓陆路。在水运方面，1958年就有木船140只，下通汉水、长江，上溯洪坪、深河等支流河道；在陆路方面，自1956年至2009年底的53年中，全县累计修建省、县、乡、村级公路1037条，总长3681.139公里，全县每平方公里超过1公里，100%的村通了公路。其中省道3条计311.489公里，县道9条计189.612公里，乡道103条计1095.048公里，村组道922条计2084.99公里。在公路总里程中，等级内的达2368.788公里，等外路为1312.351公里。按路况分，有水泥混凝土路1202.79公里，简易铺装油路435.83公里，晴雨通车里程达2486.483公里。53年中，全县兴建公路桥梁285座计9535.1延米，其中省道桥94座3638.1延米，县道桥28座计1359延米，乡道桥72座计1966延米，村组道桥91座计2572延米。按跨径分，有大桥27座计2766.1延米，中桥61座计2821.4延米，小桥197座3947.6延米；按建筑材料和使用年限分，有永久性桥梁271座计9181.1延米，半永久性桥梁11座计299延米，临时桥梁只有3座55延米。特别是隧道建设，实现了从无到有，从少到多，从短到长的快速发展。从2000年起步到2009年末，全县兴建公路隧道11条，总长2887.42米。按长度分，有中隧道3条（其中郭家山隧道未进入统计数据库），短隧道8条。

综观全县的交通状况，已基本形成“公路如网桥如虹，穿山隧道走蛟龙，闭塞

之苦成历史，东南西北八面通，陆路水路任选择，车船便捷快如风”的良好态势，令全县人民心潮澎湃，豪情满怀，走持续发展、科学发展之路的信心倍增。

竹山公路事业的发展速度与经济、社会事业同步，经过了艰难曲折、千辛万苦的历程。1956年至1962年，宜竹路（原称316国道）全线建成通车，竹山段东起文峰界山，西至擂鼓镇罐子口，长84.1公里。其间1957年9月首买汽车，1959年9月县城通车，1962年通达竹溪、房县、郧县等地，自此打开了本县的东、西大“门”。

二十世纪七十年代，公路建设进入发展时期，特别是南、北山区干线的建成通车，初步改变了当地交通闭塞的历史面貌。

竹茅路，竹山县城至茅塔。1965年动工，1972年建成，全长43.74公里，使县城与北部山区一脉相通。

竹洪路，由城关至洪坪，1962年开工，1979年全线建成通车，全长117.74公里。紧接着，县里调集柳林乡劳力，从竹洪公路的白河口分叉处向屏峰方向兴修21公里，直抵竹溪县向坝乡的高泉，使竹山县城的霍河口与向坝公路相连接，形成全长123公里的竹向路，再经竹溪双桥与重庆市巫溪县相通，成为出省大通道。

鲍竹路（郧县鲍峡镇至竹山）1976年开工兴建，从竹茅路南口接线，经双台、郧县东河乡至鲍峡镇与老（河口）白（河县）公路相接，竹山境内长56.15公里，又打通了竹山通往郧县、郧西、十堰市的北大“门”。

八十年代，公路建设速度加快，重点是兴建东永、宝黄、三深等多条县道计200多公里，使乡镇与县城，直至与省、国道相畅通；再就是对300多公里低等级路通过扩基、降坡、裁弯、整修路面和架桥，提升好路率，使其晴雨畅通。

九十年代初、中期，除继续兴建部分乡道外，重点是加大养护力度，提高干线公路的等级标准。对316国道，按山区二级路的标准扩宽路基，改砂石路为油渣路，逐步实现“黑色化”和实施公路标准化、美化的GBM工程建设。至1996年底，已铺油路30公里，建GBM工程38.6公里，建成水泥路4.5公里，成为竹山新型公路的样板，并且有大量的工程正在施工中。此时对鲍竹路、竹向路的改造也在加速推进。

1956年至1996年的40年中，全县累计修建国、省、县、乡、村级公路和专用公路148条，总长1591.83公里，修建大、中、小桥136座，计4478.5延米，使全县100%的乡镇和84%的行政村都通了公路。

九十年代后期至2009年，时逢中共竹山县委第十届至十二届任期的前三年，这三届县委制定的战略方针依秩分别是：“两向市场，开发资源，培植产业，壮大支柱，科教兴县，民营活县”；“走一主三化之路，建生态水电大县”；“坚持‘走一主三化之路，建生态水电大县’这一基本方针不动摇，突出水电富县和产业富民两大重点，全力抓好优势资源开发、市场主体培育、社会主义新农村建设三件大事，

着力实施开放活县、工业兴县、项目强县、诚信立县四大战略。”县委带领全县广大干群，遵照上述战略方针，承上启下，继往开来地一届接着一届干，一级做给一级看，一年一个新起点。特别是第十届县委在第二任书记（2000.6—2003.11）**贺兴国**的带领下，认真吸取前些年的经验教训，摒弃假大空泡的作风和偏激偏左的工作方法，着力实干创业，充分赢得了民心，顺应了民意；加之中央减免农业税和退耕还林等政策的激励，深受人民群众的拥护，结成了以县委为核心的“同心园”，使各项工作顺利进展，成绩斐然。在这样的大背景下，广大干群发自心灵深处地认识到并响亮地呼喊“要致富，先修路”的口号。于是，全县抓住国家实施西部大开发、南水北调、建设社会主义新农村、硬化农村道路等机遇，及时制定正确的战略决策，采用加大项目争取力度，按照“规划一批、论证一批、建成一批、储备一批”的理念，建立公路项目库和“民办公助”的办法，主抓省、县、乡道的改造升级，桥、隧配套和农村公路的兴建，努力实现“村村通”，构建全县“公路网”，形成县域内的“两小时交通圈”。

1998年5月22日，县委、县政府下发竹发[1998]15号文件，作出《关于加快竹山交通发展的意见》，指出：交通事业的发展直接关系到经济的发展速度。提出全县“大办交通，办大交通”的指导思想是：以邓小平理论为指针，以竹山县国民经济和社会发展“九五”计划和2010年规划为指导，坚持两个文明建设一起抓，坚持以改革总揽全局，坚持基础设施建设速度、质量、效益高度统一，强化机遇和竞争意识，强化行业管理力度，不断增强发展后勤，推动交通建设持续、快速、健康发展，为全县经济、社会发展提供相应的交通环境。发展交通事业的总体目标是：按照“统筹规划，突出重点，分年实施，协调发展”的原则，重点改建鲍竹二级路和“黑色化”工程、三关隧道工程、316国道和竹向路的桥隧配套加宽和GBM工程。到“九五”末，力争完成新改二级油路14公里，山区二级路51.4公里，四级路83公里，新铺油路66.4公里，全县公路总里程达到2100公里。1999年5月13日，县政府又作出《关于加快交通建设的决定》，强调各级各部门要切实提高认识，增强交通建设工作的紧迫感和责任感，把加快交通建设提高到为国分忧，为民造福的高度上来，统一到中央加快交通建设的重大决策上来，统一到县委、县政府确定的竹山交通建设发展目标上来，把交通建设摆在优先发展的位置，列入重要的议事日程。要举全县之力，掀起全县交通建设的高潮。《决定》确定1999年至2004年交通建设的奋斗目标是：要在全县提高现有国道、省道等级，整修县、乡公路，提高运载通行能力的基础上，重点建设五路、一桥、三码头、一网络。五路即：316国道改线4公里，界山改线2.25公里，十转山改线8公里；竹向路三级改造80公里；白竹路三级改造16公里，并全部达到“黑色化”；梁兵路打通梁家至竹溪兵营的经济断头路；竹林路城关至林化厂的油路改造。一桥即新建深河大桥。一网络即建好农村公路网，实现95%的村、70%的村民小组通公路的目标。