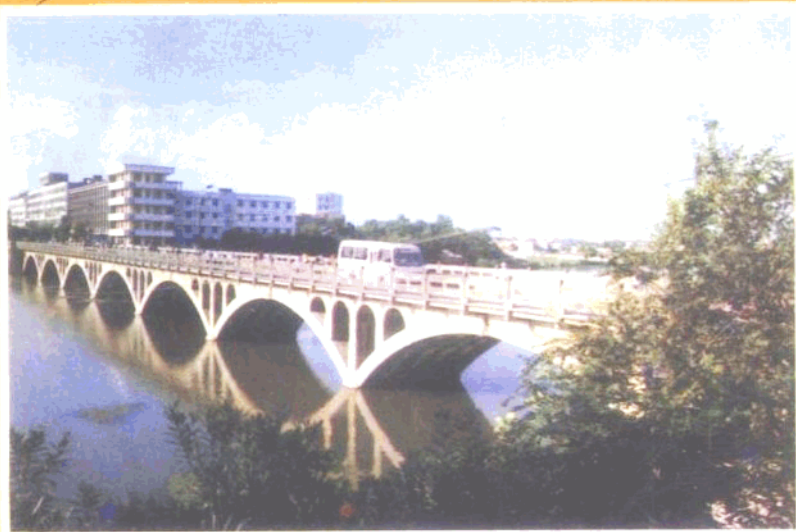




交通春秋

JIAOTONGCHUNQIU

办好交通事业
造福子孙后代

賈天增

振華同志：

你送来的《交通春秋》一书，我已收到。
读后，这本书记述了新旧台路建设和运输
事业发展基本情况和具体的典型
事实，再现了新旧台路交通的兴衰荣辱，
讴歌了各级党委、政府和交通战线上的干部
职工、工程技术人员及人民路运艰苦创业精
神，给人以启迪教育和鼓舞，是一本好书，
应予肯定。这是新旧台路文史委员会和交
通局两单位共同编写的一部史料。因此，我宣
言赞成出版。

杨文彬敬题
一九九三年四月十日

人民群眾是
發展棗陽交
通事業的中
流砥柱。

楊振華
一九九三·九·十三

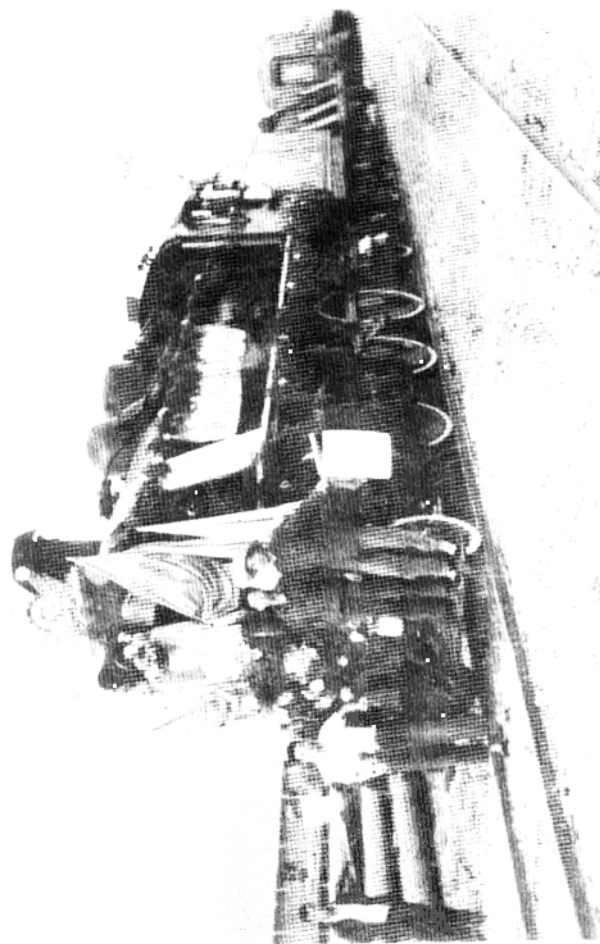
漢丹鐵路通車到襄陽剪彩典禮大會紀念65.9.15



1965年9月15日，漢丹鐵路襄陽段正式通車。圖為當時的襄陽縣縣長胡久明為通車典禮剪彩。

胡久明供稿

漢丹鐵路列車第一次到達襄陽車站全景，1965年9月15日。



1965年9月15日，漢丹鐵路列車第一次到達襄陽車站全景。

胡久明供稿



枣阳火车站于一九六五年九月建成并正式投入运营,图为改造后的站貌。

聂德良摄



枣阳火车立交桥。

聂德良摄



枣阳铁路货场，一九八七年由武汉铁路局与枣阳县联合修建，年吞吐量达 100 万吨。

聂德良摄



位于枣阳境内的“316 国道”，于一九九一年元月全面改造竣工。图为优良河路段。

聂德良摄



一九九三年五月改建竣工后的省道寺沙线水泥路——枣阳至寺庄段。

聂德良摄



枣阳市沙河三桥(新华桥)。此桥于一九八二年三月建成,全长195.20米,交通量在3000车次/日,是“316国道”枣阳段之咽喉。

聂德良摄



枣阳市东关桥(现名书院桥),于一九八六年建成,全长 135 米。此桥对于城市市区连片、沟通枣东山区物资交流起关键作用。

聂德良摄



曾荣获全国“红旗道班”的东郊道班新貌。

聂德良摄

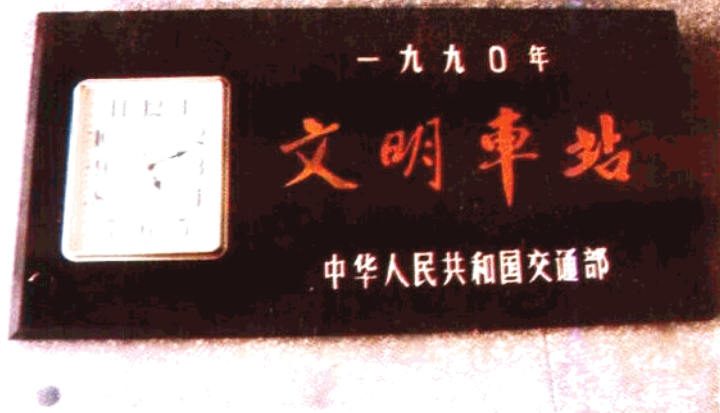
枣阳至耿集镇梁山村公路，于一九八八年建成，为沙石路面。

聂德良摄



枣阳汽车站，于一九九三年四月全面竣工，每天客流量5000——8000人次，为鄂北和豫南的重要交通枢纽。

聂德良摄



一九九〇年,中华人民共和国交通部为枣阳市汽车站颁发的“文明车站”奖牌。

聂德良摄



国家交通部于一九八六年授予枣阳县汽运公司司机王凤梧同志安全行驶 121 万公里荣誉证书。

聂德良摄



一九九二年六月竣工的枣阳市机动车辆检测站工作室一瞥。

聂德良摄



枣阳市吴店镇汽车站新貌。此站于一九九一年八月建成，每日客运量达1200多人次。

聂德良摄



——「龙飞白水」。
位于「105国道」枣阳南岗段的枣阳市标
聂德良摄



位于省道寺沙路吴店境内的名胜旅游景点——白水寺风光。

聂德良摄

序



“举明镜以照形，鉴古事而知今”。由枣阳市政协文史资料委员会和市交通局联合征集、整理、编辑出版的《交通春秋》一书，是一部真实地反映枣阳交通建设快速发展的史书。

参加此书的撰稿者，有亲临修路第一线既当指挥员又当战斗员的“身经百战”的老领导，有离、退休的老干部，有在交通战线上奋斗了大半生的“老交通”，有直接参与交

通建设的工程技术人员和一大批敢打硬仗的年轻人。他们以自己亲历、亲见、亲闻的事实所撰写出来的文稿，都用翔实材料和生动具体的事例来认真镌刻我市交通发展的历程，反映了枣阳人民解放以来艰苦奋斗、勤俭建国的创业精神，展示了枣阳交通建设40多年来取得的巨大成就，基本再现了全党全民大办交通的历史画卷，讴歌了人民群众为发展我市交通事业所立下的汗马功劳。总览全书，掩卷遐思，此书不啻为帝乡儿女留下了一份珍贵的历史资料。

枣阳地处鄂北丘陵地带，汉光武帝刘秀就出生在“龙飞白水”这块物华天宝、人杰地灵的土地之上。它南接宜城，北抵河南省的唐河、桐柏，全长78公里；东邻随州，西连襄阳，总宽53公里。其地形东北部、南部是山，中部、北部为岗地和平原，版图面积3277平方公里。全市交通相当便利——“316国道”和汉丹铁路横穿东西，省道寺沙公路贯通南北。枣阳的优越地理环境和悠久历史，凸现了“龙之故乡”的显著地位——“霸山壁立于东，汉江环绕于西，南有白水之前萦，北有唐河之后阻，其中土地广衍，四山巩固，为襄外屏”，自古就是战守必争之地。

翻开枣阳交通建设的历史篇章，禁不住使人发出“虎踞龙盘今胜昔、天翻地覆慨而慷”的感叹。如今，人们走在枣阳纵横交错、四通八达的宽阔道路上，就会自然而然地想起枣阳交通的艰难兴建历程——无论是沙石路、渣油路的铺筑，还是铁路、水泥路的修建，每条路都是勤劳勇敢、奋发图强的枣阳人民用汗水和智慧浇铸出来的。

解放以前，枣阳仅有一条65公里长的襄（阳）花（园）土公路，晴天满天灰，雨天遍地泥。囿于这种举步维艰的状况，城乡物资交流全靠肩挑背驮，交通运输十分困难。当时民间曾经流传过的一首歌谣，真实地反映了那时的交通景况：“天晴灰尘扬满天，下雨到处稀泥困；道路崎岖不平坦，运货全靠人力担；肩膀磨破脚打泡，累得腰疼腿又酸”。由此略见一斑，解放前的枣阳交通运输条件是很艰苦的。

建国后，随着国民经济的迅速发展，举国上下掀起了“全党全民办交通”的热潮。具体到我们枣阳来说，“要想富、先修路”这一历史经验的总结，在枣阳人民的心目中已形成

共识。当时在县委、县政府的正确领导下，全县人民积极行动起来，全力以赴投入到“人民交通人民办、办好交通为人民”这一群众性的修路运动中去。那些餐风露宿、披星戴月奋战在公路、铁路上的动人场面，那些呕心沥血、不辞劳苦长年累月奔忙在工地上的各级领导和修路民工，那些可歌可泣、功不可没而光照后人的先进人物和模范事迹，如今回想起来仍历历在目，时时催人奋进，叫人终生不能忘怀。至此，现已出版的《交通春秋》一书，无疑为“古帝乡”的枣阳人民奉献了一份难得的溶历史性、思想性、可读性与教育意义为一体的精神食粮。

“史鉴使人明智”。舍远求近而言之，回顾枣阳建国后交通事业的蓬勃发展，共经历了四个重要的时期。

一、五十年代的大办交通。在这一时期内，县委、县政府认真落实中央人民政府《关于民工建勤整修公路的暂行规定》，全面贯彻“普及与提高相结合、以普及为主”的方针，结合全县农田水利基本建设，对全县交通布局作出统一规划，将交通建设与园田化、农业机械化和建设新农村同步进行。特别是1958年，县委在中央“全党动手、全民办交通”的指示下，及时提出了“领导深入上前线、全党全民齐动员、让公路通向四面八方”的行动口号，全面掀起了我县公路建设“大打人民战争”的高潮。由于当时技术力量薄弱，缺乏测量仪器，县委就凭着“没有技术自己干、没有仪器用高粱秆、党群一起修公路、全县棋盘定直线”这样一种筚路蓝缕、勇往直前的决心，紧紧依靠人民群众，因地制宜，就地取材，克服重重困难，勤俭修路，使全县的公路建设取得了令人瞩目的成绩，通车里程由建国初的65公里发展到1959年底的