

54
第五辑

Danjiangkou wenshi ziliao

丹江口文史资料

中国人民政治协商会议
丹江口市委员会文史资料委员会

Danjiangkou wenshi ziliao

丹江口文史资料

第五辑

中国人民政治协商会议
湖北省丹江口市委员会文史资料委员会
一九九九年九月

责任编辑 曹仲明
校 对 向 波
余德喜

丹江口文史资料

Danjiangkou Wenshi ziliao

5

《丹江口文史资料》编辑室编辑

(沙陀营路 158 号 邮编 442700)

丹江口市政协文史资料委员会出版

850 × 1168mm 开本 1/32

9 印张 52 克书刊纸

2 插页 170 千字

1999 年 9 月出版

文字 605 厂明华印刷厂印刷

DW1 - 5ESDTN99 - (022)

定价: 12.00 元

目 录

湖北境内襄渝铁路建设回忆	张国忠	1
在鄂西北的日子里	董超 刘造华	15
修建襄渝铁路散忆	刘凤山	20
点滴不尽襄渝情	崔宗杰	28
杨连弟连在前进	胡占芳	30
五八〇三部队在浪河	江德印	36
三六〇七工厂的筹建概述	江德印	41
故里战事忆想	王奚盈	46
新四军草店一战	程 达	52
均县剿匪见闻	罗玉隆	54
程家营乡的土改初查与复查	王青云	59
鄂保三旅起义投诚经过	杨凤军	64
自传	孟宪章	69
写在家父《自传》以外	孟庆芳	73
记忆中的孟宪章	张寿龄	76
我所知道的孟宪章	王璘之	79

琐忆孟宪章

潘坤泉 84

袁涌进先生在均县“五·七”干校

刘永愉 90

为了不该遗忘的雕像

曹仲明 93

我所知道的《广播电讯》、《均县农村》及《均县报》

李天泰 99

从《鄂北日报》到《阵中日报》

孙东海 徐应洪 102

玉皇庙·杨泗庙·大柳树

印 毅 1688

故乡在我的怀念中

彭宏昌 114

麻界乡中心小学断忆

王正皋 119

江泽民在紫霄宫

王光德 123

李铁映来到武当山

吴文学 127

武当古建入录世界文化遗产始末

赵本新 129

武当山景观纪略

陶真典 范学锋 赵本新 138

来自索道建设的日记

周 纯 164

对武当山旅游公路修建的回忆

刘汝品 169

武当山野生动植物考察回顾

张国均 182

对抢修武当山古建筑的回忆

吴星五 185

刘峙在武当山的碑刻

张华鹏 190

武当山上一异人

李品仙 193

均县水利新闻集锦

唐兰才 196

丹江口市水利建设回眸

唐兰才 201

农村初级电气化经过

郭加生 221

博湾窑场的兴衰

史方木 226

一个村的移辖及一个办事处的设置	陈家义	229
在湖北省革命委员会工作之见闻	印毅	233
国民党均县地方组织与活动	王启胤	253
“天主党”一案侦破前后经过	李林俭	262
为两篇文史资料接轨	王启胤	267

我在铁道部 11 局史志办工作，有机会接触了不少关于襄渝铁路建设史料。应丹江口市政协文史科的约稿，我提供了如下资料。谨以此，献给我们伟大的祖国。

张国忠

湖北境内襄渝铁路

建设回忆

襄渝线前身称川豫（四川成都经湖北襄阳至河南信阳）线，1958 年由铁道部第二设计院和铁道部第四设计院勘测设计。同年 7 月始，四川省曾组织 12 万民工在境内分段施工，1959 年 12 月，铁二院又一次组织勘测设计，线路始发站改为襄樊，终点改为重庆，从此改称襄渝线。

襄渝线横贯鄂、陕、川三省，全长 915.6km（含 1960 年建成的汉丹既有线襄樊至莫家营 56km），是连结中南、西南地区重要干线，在路网上占有重要地位。线路自莫家营站出岔西行，在仙人渡首跨汉江，过文畈穿武当山，进入鄂西北山区，经丹江口市、十堰市，在郧县鲍峡穿越白云山，9 跨东河，7 跨将军河，入陕南沿汉江峡谷，过白河，于构园铺二跨汉江，经旬阳、安康，在紫阳三跨汉江，沿任河而上穿越大巴山入川东，33 次跨后河，经万源、青花出达县，顺渠江而下，沿华莹山西麓，在北碚跨嘉陵江，西永穿中梁山接入重庆枢纽，终于川黔铁路珞璜。

襄渝铁路为一级干线，设计年运量 1700 万 t，限制坡度单机 6‰，双机 12‰，最小曲线 r700m，困难地段 500m，到发线有效长 850m。近期半自动闭塞，小站继电集中，襄樊至达县一次电化，达县至重庆近期蒸汽机牵引，预留远期电化，牵引定数 3400t。设计单

位为铁四院和铁二院，其中电气化工程设计由铁三院和电气化工程局担任。1968年5月开始定测。整个工程是在边勘测，边设计，边施工中进行的。铁道兵第一师（对外番号5751部队）担负湖北境内文（嘏）胡（家营）段施工。

一 主要工程

文胡段位于襄渝线东端，东起谷城县文嘏站，西至郧县胡家营站，全长127.8km。沿线地形多变，地质复杂。东段属丘陵山区；六里坪以西山高谷深，桥隧总长占线路长度40.8%，其中黄龙以西占64%。挡护工程密集。线路通过地段多为云母片岩，松软破碎，工程艰巨。其主要工程数量如下：

路基土石方1751.77m³（止1980年底，实做数下同）；圻工程113.37万m³；隧道71座，35.08延长km；桥梁119座，18.38延长km；涵渠302座，8.138横长km；正线铺轨83.9km，站线铺轨44.98km，架梁436.5孔，上砟39.44万m³，房屋11.41万m²，电力工程76.63km；车站12个，其中区段站1个，工业交接站3个，会让站1个。

文胡段包括文嘏至白浪（简称“文白”段）和白浪至胡家营（简称“白胡”段）。

国家要求襄渝线东段1970年底通车至十堰，这就是指文白段全线贯通。但武当山隧道无法在短期内打通，为确保这一任务完成，经请示有关部门，国家建委同意，武当山隧道暂采用便线方案。据此，铁一师以保铺通为前提，先期进行文白段施工。1969年3月，完成援越铁路抢修的二团3个营抵襄渝线文白段，参与武当山便线修建。四到五月间，三团3营、五团2营、师通信工程连及发电营变电架设连2425人相继开进工地。同年12月底，余部由云南省元谋县境内先后转到襄渝线文胡段。师部驻原均县（今丹江口

市)丹江镇,各团按管区划分,由东而西依次排开。五团驻谷城县五山区,担负武当山便线及 K61 + 313 ~ K63 + 544 施工;三团驻原均县浪河镇,担负武当山便线及 K49 + 082 ~ K61 + 313 施工;一团驻原均县老营,担负 K63 + 544 ~ K78 + 758 施工;二团驻原均县六里坪,担负 K80 + 922 ~ K92 + 142 施工;四团驻十堰市白浪,担负 K78 + 758 ~ K80 + 922 和 K92 + 142 ~ K124 + 811 施工。文白段施工由此拉开。

文白段长 54.632km,有土石方 802 万 m^3 ,隧道 30 座,13.865 延长 km;桥梁 48 座,6.083 延长 km;涵渠 171 座,1.427 横长 km;铺砟 20.4 万 m^3 ;房屋 5.6 万 m^2 ;预架梁 52 孔。1969 年 3 ~ 7 月,二、三、五团 5 个营上场作施工准备。8 月,三团武当山隧道出口平导开工,随着部队陆续开进,各主要工点相继开工。至年底,施工连队达 69 个。以 5 个施工月计,月平 31.5 个,5038 人。11 到 12 月上民兵 8000 余人,共完成投资 882.80 万元。1970 年施工进入高潮,施工连队月平达到 103 个,15000 余人,配属民兵 20000 余人。至年底,主体工程基本完工(武当山隧道以便线绕避),全段铺通。完成投资 8604.8 万元,先后取得 29 项高产纪录。较突出的有:1970 年 7 月,二团完成隧道成洞 500.31m;8 月,全师完成隧道成洞 1.65km;机械团三营完成土石方 41.43 万 m^3 。

白浪至胡家营段长 73.197km,有土石方 949.76 万 m^3 ;挡护圻工 10.24 万 m^3 ;隧道 41 座,21.215 延长 km,其中白云山隧道长 3.979km;桥梁 71 座,12.341 延长 km,站线铺轨 44.98km,架梁 384.5 孔,上砟 19 万 m^3 ;房屋 5.18 万 m^2 。兵力部署:四团仍驻白浪,担负 K92 + 142 ~ K124 + 811 施工;五团移驻十堰市黄龙,担负 K124 + 811 ~ K140 + 858 施工;三团移驻郧县小花果,担负 K140 + 858 ~ K152 + 075 施工;二团移驻郧县鲍峡,担负 K152 + 075 ~ K163 + 000 施工;一团移驻郧县将军河,担负 K168 + 000 ~ K173 + 055 施工。1970 年底和 1971 年初先后开工,月平施工连队

112个, 16000人, 各类机械车辆约千台, 高潮时配合民兵 95000人。加强施工组织指挥, 狠抓重点工程, 猛攻长大隧道、重点桥梁和土石方工程, 开展团与团、营与营、连与连及军队与民兵间的劳动竞赛, 促进施工进度不断加快, 这是铁一师整个施工期间采取的重要措施。铁一师机械营在十堰车站奋战 50 天, 完成土石方 93 万 m^3 。7~9 月, 全师隧道成洞 10.142km。7 月完成桥梁 1.114km; 8 月, 二团和三团在白云山隧道进出口分别完成成洞 559m 和 550m。至年底, 全师完成隧道 21.6km, 桥梁 11.9km, 路基土石方 687 万 m^3 , 涵渠 3.82km, 铺轨 35km, 完成投资 1.56 亿元, 开创铁一师历史上整段任务, 当年施工, 当年完成重大业绩。1971 年 5 月 12 日, 四团接替十三师由白浪向西铺轨, 1972 年 9 月 27 日铺达终点站胡家营(后继续向西铺轨, 于 1973 年 10 月 19 日 20 时 30 分铺至棕溪, 与铁五师铺架队接轨)。

1972 年至 1973 年, 铁一师 109 个连队约 15000 人及 14000 民兵继续担负文胡段施工、铺架及收尾配套工程, 重点是武当山隧道。

在施工管理上, 1970 年至 1973 年, 铁一师针对文胡段施工特点, 先后制定印发《工程技术检查办法(草案)》、《施工测量工作规定》、《工程竣工内部验收办法(试行)》、《关于收尾配套施工中若干问题的决定》等有关规定标准 13 份。编印《保证施工质量几点意见》的小册子发至民兵连队。先后召开 4 次施工质量经验交流会, 3 次质量事故现场会, 5 次工程质量大检查。总结推广 19 个单位及个人安全工作经验, 组织四团一连连长黄仲锡、班长唐明德、战士姚明宣巡回报告, 听报告的干部及安全员达 3000 人。

在改进设计方面, 1971 年至 1973 年, 在设计部门支持下, 铁一师改进设计 256 项, 节省投资约 373 万元。其中白云山隧道进口移位, 缩短隧道 521m, 节约投资 15 万元; 武当山隧道出口改线, 减少隧道 2 座 190 延长 m, 涵洞 4 座, 土石方 5 万 m^3 , 节省

劳动工天 10 万个;改变与占地有关设计 11 项,节约用地 11.73 万 m^2 。

在技术革新上,对两座大桥采用 1 联 3 孔 64m 栓焊梁,2 座大桥 5 个墩采用钻孔桩基础,9 座大桥 21 个墩采用挖孔桩基础,4 座大桥 13 个墩采用抽动钢模或木模板。隧道施工普遍采用混凝土预制块筑洞门,2 座隧道 9km 采用钢筋混凝土支承块整体道床,3 座隧道部分采用花边墙衬砌、喷射混凝土衬砌和锚杆铁丝网支护。土石方施工,尽量采用减弱松动爆破。十堰站房采用爆护桩基础等。

在设备修制方面,1970 年至 1973 年,铁一师所属部队大中修机械设备 1677 台(次),汽车 1854 辆(次),修理装备器材 1.62 万件(套),通用料具 8.58 万件,自制各种配件 81.78 万件(套),基本满足了施工需要。

武当山隧道是襄渝线关键性工程,它是在文化大革命时期立项、设计、施工的。铁道部第四设计院设计,1968 年 5 月开始定测,1969 年 3 月陆续提供设计图纸。施工中,设计单位技术人员驻施工单位,以便随时解决变更设计问题。

武当山隧道位于襄(樊)渝(重庆)线湖北段,武当山脉北麓边缘,穿越北河与浪河分水岭,进口在谷城县,出口在今丹江口市境内。这是全线的第二座长隧道,中心里程 K48+902,单线隧道全长 5226m。1971 年底,主体工程尚余 70%。1972 年 5 月,三、五团各 3 个营及民兵约 10000 人分别于出、进口再次组织施工,进度逐月上升。7 月进口端完成成洞 252.5m,8 月成洞、下导、平导均超 200m;出口端自 5 月起,平导连续 4 个月超 150m,正洞连续 4 个月超百米,9 月取得成洞超 200m、下导超 300m 的好成绩。1973 年 5 月 31 日,完成整体道床铺设,8 月 1 日开通正线。

隧道穿过元古界武当片岩、绢云母绿泥石片岩和石英绿泥石片岩等,片理、节理均较发育,岩石坚固性普氏系数在 2~5f 值,地

下水昼夜流量 439t, 拱顶地层覆盖 4.4~233.11m。平面除出口 98.57m 在缓和曲线上外, 其余均在直线上。纵向成 3.5‰和 2.5‰人字坡、变坡点里程为 K49+320。隧道直线段净高轨面以上 6.95m, 施工比设计加高 5cm, 净宽 5m, 宽加 10cm, 长 4.875km; 按缓和曲线加宽 0.5m 的长 69m、净宽 5.4m; 按圆曲线加宽 0.8m 的长 52m、净宽 5.7m; 廖家沟明洞 43m、净宽 5.4m, 共长 187m。拱、墙衬砌厚度: f 值 2 拱顶 0.45m, 墙、拱脚 0.6~0.7m; f 值 3 拱、墙 0.45m; f 值 4 拱、墙 0.35m; f 值 5 拱、墙 0.25m。除出口端 121.7m 为碎石道床外, 其余 5.1043km 为钢筋混凝土支承块式整体道床。掘进廖家沟横洞 346m, 交于平行导坑对应正洞 K47+305, 导前正洞 1.116km; 螳螂沟斜井 285.7m, 交于正洞 K48+932.6m; 出口通风洞 42.6m; 平行导坑共 3.8379km, 其中进 189m, 横洞平行导坑 1.308km, 开挖 9 个横通道, 间距 121.18~198.87m, 出口平行导坑 2.3409km, 开挖 12 个横通道, 间距 95.87~341.7m。

隧道进口段 K46+289~K48+900 的 2.611km 由五团二、三、四营施工。团长韩德成、刘兴水, 政委周诚, 副总工程师王仕祐、张左卿。1969 年 4 月开始准备, 廖家沟横洞外的施工是 5 月土石方开工, 9 月 13 日进洞; 正洞洞外土石方 8 月 30 日开工, 进口平行导坑 9 月 22 日进洞, 正洞下导坑 1970 年 2 月 15 日进洞。出口段 K48+900~K51+515 的 2.615km 由三团一、三、四营施工。团长翟坤、李守信, 政委袁汝臻、王宪廷, 总工程师王衍志。1969 年 7 月完成准备工作及洞口土石方, 8 月 3 日平行导坑进洞, 9 月 2 日正洞下导坑进洞。

1969 年 9 月 23 日, 铁道兵司令部通知, 暂放弃打通武当山隧道的计划, 以便线绕过。大部队、民兵撤离, 进、出口各留 1~2 个连队进行横洞、平行导坑的掘进、衬砌。

1972 年 3 月, 原施工部队返回武当山, 进出口各投入原 3 个

营兵力 2400 人以及湖北省浠水、黄冈、樊口、葛店、华容等县民兵团，共同围攻武当山隧道。施工方法 K46 + 990 ~ K47 + 550 段 560m，采用顶设导坑法施工；廖家沟浅埋 K47 + 125 ~ + 68 段 43m 以明洞通过，并在 K47 + 133 拱圈上设 $5.4 \times 6\text{m}$ 竖井，其余均为上、下导坑先拱后墙法施工。开挖用 322D 风枪湿式凿岩，浅眼多循环，木、钢支撑及部分混凝土临时支护；ZCZ30 电动装砟机装砟，电瓶车牵引 0.75m^3 土斗车，有轨出砟及运送混凝土，斜（竖）井与混凝土爬坡道用不同类型卷扬机提升；进、出口，旁洞，斜井 4 个电动压风机站配风量 $480\text{m}^3/\text{分}$ ；混凝土拌和机 10 台置于各洞口平台；巷道与局部风管通风；其它有供电、抽水、修理等设备。施工高产月期间，进口洞于 1972 年 7 月完成成洞 252.5m，下导坑掘进 417.5m，平行导坑 155m，8 月下导坑与平行导坑掘进和成洞都超过 200m；出口平行导坑掘进 5 ~ 8 月超过 150m，每月成洞同时超 100m；9 月下导坑超过 300m、成洞超过 200m。进口下导坑 1972 年 11 月 20 日、出口 15 日分别至贯通里程。12 月 25 日完成扩大，26 日完成打拱。1973 年 2 月 17 日边墙衬砌完毕，整体道床、人行道、电缆槽于 5 月 28 日完成，5 月 31 日全部隧道工程竣工。实际施工 31 个月，平均月成洞 48.58m。

施工中，洞内多次发生塌方。1972 年 10 月 14 日，铁一师五团三营十二连和浠水民兵团巴河连部分人员在进口下导坑掌子面施工时，突然顶部塌落块石 4m^3 ，将十二连排长徐景俊压在石块下。民兵连副连长陈汉明冒着继续塌方的危险冲上去，用身体掩护排长。排长得救了，但陈汉明副连长却被落石砸伤头部和脊梁，昏倒过去。当他苏醒过来时，第一句话就是问排长怎样，其他人怎样，把自己伤痛置之度外。铁一师三团四营十九连，每逢塌方总是冲在最前边，成为抢塌方的尖兵。他们战胜进口洞塌方 3 处，其中 K47 + 480 ~ K47 + 500，扩大塌方长 20m，高 10m，采用双层排架顶死，回填木填塞，立拱架打拱。当拱圈灌注三分之二时，支撑下沉，拱顶不

够厚,但也立即用混凝土封顶,对塌方体压浆稳定,待后处理拱厚不足部分;出口扩大岩层破碎,发生大塌方 5 处: K48+282 ~ +93,塌方量 1260m^3 ; K50+299 ~ K50+314,塌方量 1350m^3 ; K50+421 ~ +43,塌方量 1815m^3 ; K50+462.7 ~ +82.5,塌方量 640m^3 ; K50+558.8 ~ +82.5,塌方量 1645m^3 ,除第一段加双层 $\varnothing 19\text{mm}$ 钢筋 200 级混凝土加大拱脚外,其余地段采取多层排架支护,回填木填塞改用 2107 隧参-02 有仰拱衬砌断面图,拱脚加宽封闭 1m 高,嵌入 24kg 钢拱架,由 140 级改用 200 级混凝土,浆砌 2m 厚片石护拱。

武当山隧道是一项艰巨的工程。铁一师完成的主要工程量为:正洞、平行导坑、横洞、斜井等洞口及明洞土石方 33159m^3 ,开挖软、次坚石 312921m^3 ,其中正洞 252001m^3 ;整体道床改移侧沟 3029.5m^3 ;弃砟回填 26668m^3 ;衬砌、回填混凝土 77616m^3 ,其中正洞 54856m^3 ;整体道床 6389m^3 ;干、浆砌片石 4245m^3 ;压浆 5222m ,嵌钢拱架 419 付,防水层 1132m^2 ;双柱式洞门 2 座。

武当山隧道“精心设计、精心施工”。进口衬砌尺寸符合设计,混凝土基本里实外光,接缝平顺,表面平整,回填紧密,没有侵限现象。整体道床施工清理基底浮泥彻底,捣固较密实,洞门混凝土块镶面,灰浆饱满,灰缝平直,表面平整美观,尺寸符合设计,仰坡稳定;出口主体工程及辅助设备按设计施工,整体道床质量较好,衬砌尺寸基本符合设计。特别是大塌方处理可靠,施工加大隧道净空,套拱地段拱顶降低 20cm,仍能满足隧限-2 甲限界。经铁道兵西南指挥部钻孔探查,8 处共 117m,拱顶空高 0.4 ~ 1.7m,衬压砂 39m^3 。

二 零星工程

莫(家营)文(岷)段维修,起于汉丹线 K372+200,止于襄渝铁

路 K45 + 237, 长 45.237km。原由铁道兵十三师施工。1969 年 3 月开工, 1970 年 9 月铺通, 1971 年完成配套工程, 1972 年起进入维修养护。根据铁道兵西南指挥部第三次党委全会要求, 莫文段维修交由铁一师负责。1973 年 3 月 20 日至 26 日, 铁一师、十三师在谷城县石花镇办理交接。双方议定, 莫文段续做工程、线路维修及桥梁看守, 自 1973 年 4 月 10 日 12 时起由一师负责。

襄渝铁路莫家营至松潭沟段高填深挖较多。东端文畈以东为江汉冲积平原水网地带, 基底较弱。西端文畈至松潭沟地面横坡较陡, 线路傍山沿河, 有的通过古滑坡地带。施工时有的填筑裂隙粘土, 有的基底处理不彻底或有较弱滑动面未发现, 路基修筑后或在填筑中, 发生路堤路堑坍塌滑坡。1974 年 9 ~ 10 月和 1975 年 7 ~ 9 月两次水害侵袭, 病害大量出现, 范围进一步扩大。据材料记载, 仅 1975 年水害造成病害工点达 205 处, 其中土石方、圪工 5000m³ 以上 12 处。截止 1975 年底, 铁一师对管区内所有病害工点, 凡不涉及变更设计的, 均采取相应整治措施, 做完一点, 巩固一点; 做完一段, 巩固一段, 不留隐患。对 23km、133km、150km 及小花果、将军河、白河、长沙坝车站等 7 处较大病害, 则与设计单位共同调查论证, 制定整治方案, 采取综合整治措施。所建支挡及防护工程(白河车站锚固桩 1977 年 8 月竣工) 抗强抗压性能好, 病害得到有效控制。

施工部队对路基采取的主要整治措施是绕避、遮、跨、清、压、挡、锚、排; 对隧道病害整治措施是: 拱裂主要采用换全拱、换半拱、嵌套钢拱架、嵌补压浆等方法; 墙裂主要采用的抽换边墙、嵌补压浆等方法; 处理侵限采用凿除方法; 渗漏水以洞顶截排、洞内压浆堵截、注四矾防水剂、打眼凿槽引排等方法; 回填不实主要采用开窗回填、压浆等。丹江口市境内整治的隧道有武当山、青石铺、博家湾 1 号和 2 号、烧坡岭、青灰铺、老营 1 号。

三 验 交

根据国家建委通知,1976年3月29日至4月21日,铁道部、铁道兵组织各有关单位对莫胡段工程进行验交检查,共235人参加。验交领导小组下设11个业务检查组。各业务组按批准的鉴定意见、施工设计和铁路建设技术规范,对该段工程进行实地检查,提出各类改进意见855条。经协调由业务检查组解决809条,报经领导小组解决46条。确定新增工程17项,投资120万元,纳入襄渝线建设计划。

验交小组根据各业务组的鉴定意见认为,莫胡段工程较艰巨,条件较困难。但设计标准是高的,建设速度是快的。各项工程基础稳固,主体工程强度达到设计要求,设备、设施基本满足需要,整治病害措施是得力的,工程质量良好,达到国家一级干线标准。

根据铁道部、铁道兵1976年5月15日《关于襄渝线莫胡段验交检查报告的批复》精神,1976年8月30日,由武汉铁路局和铁一师主持交接工作,各有关单位226人参加,历时32天,于9月30日结束。本次交接,通过充分协商,议定以下事项:

1、莫胡段于1976年9月30日18时起,由武汉铁路局接管并办理临时运营。

2、铁道兵部队和大桥工程局未完尾工712项由承建单位继续做完,届时由双方基层单位进行交接。

3、未完及新增工程107项,分别由铁一师拨款286.78万元,钢材170.53t,木材660.38m³,水泥1210.84t;铁道兵第四新线管理处拨款0.53万元,钢材1t,木材34.07m³,水泥64t;大桥局拨款41.24万元,钢材120.16万t,木材59.13m³,水泥65.77t,交武汉铁路局施工。

4、堵河大桥基础有无冲刷,待枯水期实地勘测,若需加固,由

原部队施工；殷家河大桥溢洪道渡槽，由铁道部第四工程局（现铁四院）设计编制预算，交武汉铁路局组织施工，所需料款由铁道兵拨付。

5、铁道兵第一、第四新线管理处向武汉铁路局移交干部 93 名，工人 594 名，连同劳动指标、工资指标一并拨给。

襄渝线铁一师完成主要工程数量和莫胡段竣工交付财产情况，分别见附表 1 和附表 2。