

004604

當陽交通志

當陽交通志編纂領導小組

当阳交通志



当阳交通志编纂领导小组

一九八九年五月

1396-4

1

序

《当阳交通志》问世，填补了我县交通运输史籍的空白，是一件十分有意义的事情。这本专业志书以史实为基础，比较系统地、全面地记载了当阳交通事业的历史和现状；揭示了近百年来交通运输与政治、军事、经济、文化的内在关系；为认识当阳县情，进一步发展交通事业，促进当阳的经济繁荣提供了有益的借鉴。同时，也给后代留下了一笔珍贵的文化遗产。

向称鄂西门户的当阳，地处交通关隘，为历代兵家必争。历史上县境水陆交通称便，沮漳水道贯通长江，有利舟楫；陆路西通巴蜀，北进襄豫，南入荆沙，军旅不断，商客络绎。但在旧社会，因政治制度落后，战事不已，生灵涂炭，交通事业发展缓慢。稽考 1949 年当阳解放前的百多年交通运输史，人们仍以肩挑背负，摇橹拉纤的原始运输方式，沉重地负担着人、货的流转。

新中国成立以后，在中国共产党和人民政府的领导下，迅速医治了历史遗留下来的创伤。随着国民经济建设的发展，交通运输业也发生了根本的变化，其建设速度数十倍于前。到 1985 年，历 36 年的艰苦奋斗，全县公路网络，连接城乡，四通八达，基本上实现了村村通汽车，乡乡通客车，形成以公路运输为主体的新格局；筑路养路新技术、新工艺的研制应用，极大地提高了生产力，使公路养护向工厂化、机械化、科学化迈进，特别是将太阳能用于公路养护，引起了国内外瞩目；被古称“暴戾恣睢”的沮、漳河上，飞架了两座铁路大桥和三座公路大桥，天堑变通途；焦枝铁路斜贯腹地，成为我县交通大动脉；运输

船舶经过不懈的革新改造,跨入了拖带化、钢质化的运输行列;“人便于行,货畅其流”的目标已成现实。目前,民用空运航线蓝图在目,县境立体交通指日可待。

交通大业是人民群众创造的,《当阳交通志》也是集体力量的结晶。本志书应盛世而修,又脱颖于祖国社会主义建设“七五”计划伊始和深化改革之年,这就更具有现实意义和深远的历史意义。

时代在前进,历史在发展,《当阳交通志》作为开卷篇奉献给读者,愿过去的建设业绩不因时间的流逝而湮没;愿被历史公证了的工作缺点和失误不再重复;愿现在和将来的建设者们为我县交通事业的进步发展作出更多更大的贡献。让我们在党中央领导下,团结一致,锐意改革,扬长避短,开拓前进!

张建华

一九八八年十二月

凡 例

一、指导思想：《当阳交通志》以马列主义毛泽东思想为指导，坚持历史唯物主义的观点和实事求是的原则，主要记载当阳地域交通运输的历史和现状。内容以文献资料为主，兼采口碑，达“存史、资政、教育”之目的。

二、体例：以记、述、志、图、表、录诸体组纂，志为主体。按“时经事纬”的编纂原则，分类述事，以时为序，兼顾本末，据事直书，不加褒贬。

三、编目：采用章、节体裁，编下设章，章下设节。全书凡 11 编 24 章 65 节。行文依照事以类从，横排纵述的编写方法，层次从属，图表随文。

四、志限：上限时间不限，依事溯源，求其贯串。下限时间截止 1985 年末，大事记延至 1986 年底。

五、人物：志书通例，“生不立传”，一般采用以事系人的方法记述，对有较大贡献与影响的人物另录。

六、称谓：凡地名、人名、物名、组织机构概以全称；历史朝代循用历史正称，帝制纪年用汉字书写，夹注公元年号。凡称建国前、建国后者，系指中华人民共和国成立之前后。机构及人员职务的称谓因时更易，皆用届时正称。

七、注释：本志书系编著体，资料一般不注明出处，明引原文用文中注或页末注；主要参考资料附于文末，以资考证。

编 纂 领 导 小 组

组 长 张建华
副组长 张汉民
成 员 饶文清 代忠香
石顺镜 刘国新
谢文虎

编纂办公室

主 任 谢文虎(兼主编)
编 辑 叶世英 郑乾华
曹功华

目 录

序

凡例

照片

地图

第一编 概 述.....	1
第二编 大事记.....	7
第三编 机构沿革	38
第一章 行政机构	38
第一节 沿革	38
第二节 职能范围	42
第二章 党的组织	43
第三章 工会组织	44
第四章 临时机构	45
第四编 道 路	48
第五章 旧时道路	48
第一节 车马大道	48
第二节 驿道	50
第三节 人行大道	52
第六章 公 路	53
第一节 线路	54
第二节 测设施工	68
第三节 公路养护	69
第四节 公路科研	75
第五节 公路绿化	76

第六节	路政管理	80
第七章	道路桥梁	81
第一节	旧桥	81
第二节	公路大桥	83
第五编	陆路运输	88
第八章	民间运输	88
第一节	肩运	89
第二节	驮运	91
第三节	车运	92
第九章	汽车运输	96
第一节	运输组织	97
第二节	运输车辆	105
第三节	汽车修理	107
第四节	汽车运输	109
第十章	其它车辆运输	118
第一节	拖拉机运输	118
第二节	简易机动车运输	122
第十一章	运输管理	122
第一节	运输市场管理	122
第二节	封车节油	124
第三节	运价管理	124
第十二章	车辆监理	131
第一节	监理机构	131
第二节	车辆管理	132
第三节	驾驶员管理	132

第四节	安全管理	133
第五节	事故处理	134
第六节	养路费征收	136
第六编	水运	138
第十三章	航道	140
第一节	沮河	140
第二节	漳河	142
第三节	沮漳河	143
第四节	水库航道	144
第五节	航道整治	145
第十四章	航运	147
第一节	组织	147
第二节	船只	150
第三节	运输	152
第十五章	渡运	158
第一节	人渡	158
第二节	车渡	159
第三节	渡运管理	160
第十六章	船舶修造	166
第一节	私营船厂	166
第二节	国营船厂	167
第三节	集体企业船舶修造厂	168
第十七章	航政	171
第一节	机构设置	171
第二节	港航管理	172

第三节	港航监督	173
第七编	装卸搬运	176
第十八章	体制	176
第一节	行帮码头	176
第二节	中国码头工会	177
第三节	码头工会	177
第四节	搬运工会	177
第五节	搬运企业	178
第十九章	码头	182
第一节	港口码头	182
第二节	陆运码头	188
第二十章	运价及管理	189
第八编	铁路运输	192
第二十一章	线路	193
第二十二章	车站	193
第一节	育溪车站	193
第二节	小烟墩车站	194
第三节	当阳车站	194
第四节	岩屋庙车站	194
第五节	玉泉车站	195
第六节	泉河车站	195
第二十三章	隧道、桥梁	195
第一节	隧道	196
第二节	桥梁	196
第二十四章	运输、运价	198

第一节 运输.....	198
第二节 运价.....	200
第九编 人事录.....	202
第十编 附录.....	208
一、行政区划	208
二、交通法规选录	210
三、文献资料	213
(一)车马器.....	213
(二)车舆.....	216
(三)太阳能沥青池.....	216
(四)太阳能石料干燥房.....	222
四、日军修筑的飞机场	225
第十一编 杂记.....	226
一、诗词	226
二、民歌、民谣.....	229
三、交通谚语	231
四、故事·传说·遗址	232
主要资料来源.....	236
编后记.....	237

第一编 概述

当阳，地处荆山余脉之南，长江中游之北，是鄂西山地向江汉平原的过渡地带，位于东经 $111^{\circ}32'$ 至 $112^{\circ}04'$ ，北纬 $30^{\circ}31'$ 至 $31^{\circ}11'$ 。县境南北直线长 76.5 公里，东西直线宽 51 公里，总面积 2138 平方公里，人口 42.3 万余人。它东邻荆门，东南襟江陵，南傍枝江，西接宜昌，西北交远安，北界南漳。沿汉宜公路东至省会武汉市 326 公里，西至宜昌市 73 公里。其地势由西北向东南倾斜，地貌复杂多样，丘陵占总面积的 52.5%，平原占 24%，岗地占 15.9%，山地占 7.6%，有“五山一水三分田，半分道路半分村”之说。当阳虽为鄂省小县，然而自然条件优越，物产丰富，交通方便。农产以粮、棉为盛，是湖北省主要产区之一。地下资源已探明开采的有铜、铁、煤、石膏、石英砂等。地方工业由建国前的几家铁、木、竹、纺织、酿酒等手工作坊，逐步发展到有本地特色的现代化工业 20 多个门类。

殷代，当阳地属权国，春秋时为楚地，是楚文化发祥地之一。战国末年（公元前 278 年）置当阳，属南郡，距今已有 2260 多年的历史了。自古，当阳就是鄂西的交通关隘，素有“鄂西门户”之称，战略地位十分重要，是历代兵家必争之地。西汉天凤四年（公元 17 年），绿林山农民起义载入史册；三国时期赵子龙大战长阪坡，张翼德威震当阳桥的故事，至今脍炙人口；本世纪四十年代，侵华日军看中了这块地方，不惜重兵强占，妄图将这里作为进犯西南的大本营；中国共产党在历次革命战争中均在这里建立过革命根据地，革命志士遍及全县；新中

国成立后,当阳又被确定为国防建设的重要基地之一。

当阳,以它独特的地理位置和在古代历史上的特殊地位,交通事业开发较早,在全国交通史上占有重要的一页。帝制时期,水道漕运称便;陆路驿运通达四方。但在新中国建立以前,由于社会制度和历史条件诸多原因,本县交通运输一直沿袭着古老的运输方式。运输手段简单而落后,运输效能微薄而艰难。挑夫肩不离担,船夫手不离橹,岁月艰辛。新中国诞生后,交通事业才发生了根本性的变革。如今,公路网织,四通八达;铁路穿越腹地,贯通南北;基本上形成了有地方特色的以公路运输为主体的陆、水、空立体交通体系,“人便于利,货畅其源”。它仍是鄂西的交通枢纽,是贯穿我国南北的大通道。

历史上当阳的交通运输以水运为主,纵贯县境的沮、漳二水早在西周时期已被楚国开发利用。沮漳河连接长江和汉水,“舟楫之利,以济不通,致远以利天下”。楚人得益于“江汉沮漳”四水的舟楫、渔猎、灌溉之利而创业兴邦。当时先楚开发水运主要是为着军事活动,“式辟疆土,经营四方”。以后,才逐渐向商运发展。到了唐代,沮、漳河的商船盛行,夹于沮漳二水之间的麦城一带已是樯竿林立,“商旅相催发”了。明、清时期,当阳的漕粮解运,年兑量达 890.36 石。清末民初,水运盛期,航行于沮漳河的木帆船达 1300 余支,载重量 5 至 20 吨。当时,观音的煤用船运到大冶炼铁;河溶、育溪等地的蚕丝由水路运销江、浙、沪等地。日军入侵,木帆船或被烧毁,或外逃,境内水运中断。战后,民船有所复苏。建国初期,当阳又有木帆船 416 支,计 3120 吨。水运业经过民主改革,生产资料由私有制转为社会主义集体所有制,生产关系的变革,促进了水运事业的巩固和发展。六十年代,水运企业首开船舶更新改造的先河,小型机动船相继出现,发展了生产力。进入七十年代,船舶实现了机械化拖带运输,从而解除了船工摇

橹拉纤的艰辛劳作。1979年县航运公司已拥有机动船27艘,计1152马力/314.5吨;驳船109艘,载重吨位2275.5吨。货运量由1954年的3.5万吨上升到22万吨;货运周转量由509万吨公里上升到1507万吨公里。然而,从1958年起,因沮、漳河上、中游拦水筑坝兴修水利,导致中、下游水位剧落,又因跨河桥梁、架空电线等碍航建筑物日增,加之船舶经过改造,船体由小改大,浅水无法通航,致使得天独厚,盛极一时的沮漳水运日衰。七十年代末,船舶先后驶离沮漳河道,辗转长江,借水行舟。境内唯有沮漳河季节性通航,新辟的水库航道,可以常年通行客、货轮。

道路是陆路交通运输的前提。古时的权国都城(今河溶一带)已有车马大道贯通。历史上著称的秦楚大道南线连接楚城(遗址在今季家湖,界枝江县。)驿制兴起后,当阳的驿道线路更多,唐代有3条,明季发展到7条,形成东西南北通衢。《当阳县志》载:“明中叶,蜀道通,使车络绎”,当阳已是蜀、黔、滇入都的通道。随着交通工具的进化,民国十三年(1924年),当阳有了公路,汽车运输由荆门十里铺可达河溶,旁及襄沙,居全省领先地位。嗣后,公路建设一直受战事牵动,时修时毁,通阻无常。第二次国内革命战争时期,蒋介石提出“一条公路百万兵”的口号,当阳开展过筑路运动,汉宜省道(汉口至宜昌)、荆当省道(荆门至当阳涪溪河段)、烟玉县道(烟墩堡至玉泉寺)先后草成。日军铁蹄蹂躏当阳期间,掳夫筑路,涪溪至河溶、当阳至峡口塘等简易公路通过汽车。战后,公路有毁无修,至解放前夕,历25年时间,全县仅有简易公路6条,总长156公里,兵燹之余,公路肢离解体,设施毁坏殆尽,除汉宜路能勉强通车外,其余均废。新中国成立后,随着经济建设的急剧发展,当阳的公路建设紧紧地围绕沟通城乡经济这个战略目标迅速发展起来。1985年末,全县有公路168条(其

中省道 3 条,县道 19 条,区乡道 50 条,乡村道 92 条),总长 1162.429 公里,是建国初期通车里程的 16.88 倍。全县每百平方公里土地面积有公路 36 公里(通车里程),每万人有公路 26.43 公里。随着科学进步,公路技术等级不断提高,境内干线和主要支线公路实现了渣油黑色路面化。等级公路达 380 公里,其中高级及次高级路面占 77.56%。七十年代,采用新技术、新工艺、新材料架设了永久式公路大桥 3 座、中型桥 15 座,总长 2120 米。路桥配套后,提高了车辆通过能力。经过养路工人和科技人员的不懈努力,公路养护作业由手提肩挑逐步实现了三化(机械化、电器化、工厂化)。特别是将太阳能远红外线引用于公路养护作业,在国内外属首创,此项科研成果,瞩目国际公路科技论坛。建国 36 年来,公路建设虽然竭尽全力,但赶不上社会发展的需要。公路上人车混流,车辆密度大,多数公路超过了原来设计的承受能力,改造旧公路的任务十分艰巨,目前正在起步。

当阳的陆路运输,历史悠久,由手提、背扛、肩挑、兽驮、人力车、畜力车的低能运输,到汽车、火车、飞机运输,经历了两千多年的漫长历程。民国十三年(1924 年)冬,商办汽车运输首抵河溶,辟沙(市)溶(河溶)客运线,行停无期。越十年,汉(口)宜(昌)公路全线通车,始有过境汽车穿越县城。民国二十四年(1935 年),河溶、城关两处正式设立汽车站,直属省管,汽车运输直达汉口、宜昌,旁及襄沙。当阳沦陷时期,日军有 70 余辆大小汽车横行乡里,军运频繁。然而,建国前当阳竟没有自备汽车,陆运主要靠肩挑兽驮,这种低能的运输手段一直沿袭到建国初期。1957 年冬,跑马乡人民群众大兴水利建设,工地运输实现了车子化,从而推动了全县运输工具的“双革”(技术革新、技术革命)运动,民间短途运输以滚珠轴承的畜力车逐渐取代了人挑兽驮,这是本县陆路交通运输的一次重大进步。1960 年全县投入运输

的马车、板车、手推车共 9116 部, 承运货物 7.9 万吨, 货物周转量达 94.8 万吨公里, 分别占陆路总运量的 79.56% 和 56.24%。

当阳自备汽车营运始于 1958 年, 当年购进 8 辆进口破旧汽车从事县内客、货运输。这些车辆技术状况极差, 司机望而生畏。六十年代初, 县汽车队重新组建后, 县内公路客货运输出现生机。随着“三线”工程和水利建设项目剧增, 运力十分紧张, 省汽车运输局组建“三线”专业汽车队派驻当阳, 县内出现了省、县两级交通专业运输体系。七十年代起, 厂矿企事业单位自购汽车, 自运自货, 又出现了交通专业运输与社会车辆运输并存的新格局。同时, 农用拖拉机投入社会营运, 成为短途运输的一支生力军, 落后的马板车因速度慢、载量轻, 运价高而逐步被淘汰, 公路运输进入了全面机械化运输的新阶段。中共十一届三中全会后, 在放宽政策, 搞活运输的方针指引下, 掀起了千家万户办交通的热潮, 国营、集体、个体一起上, 运输市场出现了多层次、多渠道、多形式、多结构的新局面。尤以个体运输专业户这支异军突起, 促进了行业竞争, 推动了专业运输企业的内部改革, 公路运输空前活跃。1985 年底, 全县有汽车的单位 204 家, 拥有各类民用汽车 1231 辆, 其中国营交通运输企业 3 家, 有车 134 辆; 区镇集体运输企业 6 家, 有车 34 辆; 机关、企事业单位附属车队 26 家; 有车 205 辆; 个体运输户 138 家, 有车 142 辆; 余为零散车户。全县平均 350 人占有一辆汽车, 人平年乘车 5.06 次。近期, 由于车辆超前发展, 运输调度失控, 在运力大于运量的暂时情况下, 出现货车“找米下锅”, 空驶现象严重, 据县汽运公司统计, 1985 年货车待班车日占总车日的 37.42%。

当阳出现列车运输, 始于七十年代初。焦枝铁路由东向西穿越本县四个行政区, 沿线设车站 6 个, 接专用线 5 条, 对沟通本县长途客、货运输举足轻重。

当阳的交通事业是伴随着几千年来社会的不断进步而发展起来

的,古往今来,它的兴衰无不与政治、经济、军事、文化密切相关。新中国成立后,为振兴当阳经济,确立以发展公路运输为主体的地方交通,符合县情,顺乎民意。谚语:“公路通,百业兴”,“要想富,修公路”。36年来,当阳的交通事业取得了很大成绩,经验丰富。但也曾受到“左”的影响,有过曲折和失误。特别是在十年“文化大革命”中,由于林彪、江青反革命集团的干扰和破坏,当阳的交通事业遭受了很大损失。交通战线上的广大工人、科技人员和干部采取各种形式对林彪、江青反革命集团的倒行逆施进行了抵制和斗争,他们以国家主人翁的态度维护和建设当阳交通,使这项事业仍然踏着历史的轨迹前进。

交通事业是国家的枢纽,是社会进步的标志,是人类文明的象征,是国计民生的“先行官”。在中共十二大精神指引下,全县人民正在励精图治,锐意改革,大胆创新,开拓前进,以更加优异的成绩谱写当阳交通发展史的新篇章。

1985年客、货运输分类比较

项 目 \ 类 别	水上运输		汽车运输		铁路运输	民间工具运输	
	起运量	周转量	起运量	周转量	发送量	起运量	周转量
客运合计	6.42	51.53	248.04	8105.08	37.21	—	—
占%	2.2	0.63	85.04	99.37	12.76		
其中:专业	6.42	51.53	241.62	8053.74	37.21	—	—
社会			6.42	51.34	—	—	—
货运合计	39.15	1742.12	49.60	2615.16	28.16	17.23	138.86
占%	29.19	38.75	36.98	58.16	20.99	12.84	3.09
其中:专业	34.96	1560.91	13.36	2050.56	28.16	—	—
社会	4.19	181.21	36.24	564.60	—	17.23	138.86

注:1. 计算单位:客运量(万人),客运周转量(万人公里);货运量(万吨),货运周转量(万吨公里);

2. 汽车运输含地区汽车运输局三队运量;

3. 民间运输含拖拉机及其它车辆运量。