

004615

远安交通志

中国人民政治协商会议

编

甘肃省委员会文史资料学习委员会

本 辑 编 委

主 审	刘学浩	吴祖钊	
编 委	任建新	李裕银	向世沛
	邓贤友	聂忠信	
责任编辑	邓贤友	向世沛	
校 对	聂忠信	邓贤友	
封面设计	编委集体讨论		

本辑照片为《县交通志》编委会与县政协文史资料委员会提供

序

交通运输，是国民经济的基础产业，也是发展市场经济的一个基本条件，因此人们把交通运输称为“国民经济的先行官”。

想当初，我县交通运输业落后，陆路只有人畜力运输，水路也只有少量的木帆船运输。解放后，1954年我县第一条公路建成通车，当人们第一次看到汽车时，无不感到神奇。有的人赶几十里路来看汽车，问：“这是什么神物呀？它吃什么草哇？”闹出了笑话，至今还是人们的谈笑资料。

看今朝，截止1994年底，全县已建成公路86条，858公里，一个以县城为辐射中心，外接四个县市，内接九个乡镇，176个村的公路交通网初步形成。全县运输行业有汽车1509辆，拖拉机186辆，其它机动车94辆，完成旅客运输量249.1万人。

次，旅客周转量9375万人公里，货物运输量160.6万吨，货物周转量10112.1万吨公里。此外，还有2万多辆嘉陵摩托车，现在人们看到汽车，已不再称其为神物，而是说“巴士”、“的士”，反映了交通发展给社会带来的文明发达。

县政协文史资料委员会和县交通局联合编辑出版《远安交通》文史，反映了在中国共产党的领导下，远安人民办交通的光辉成就和艰苦创业的历程，记载了那些为远安交通发展作出过突出贡献的先进模范人物的事迹。一些老领导、老同志以及交通系统的员工，纷纷执笔为此书撰稿，使这本书做到了内容丰富、资料翔实、文笔生动、真实感人，可读性较强，从而为我县开展爱国主义教育和社会主义思想教育提供了素材，这的确是一件可喜可贺的事情。希望广大读者能从中获取教益，以继往开来，增进共识，热爱远安，建设远安，把远安的交通事业搞得更好，为远安的经济建设作出更大贡献。在此，谨向本书的作者、编辑和广大读

者顺致敬意。

王 其 刚

1995年12月31日

王其刚 中共远安县委副书记 县政协主席

目 录

• 概述 •

远安交通运输业发展概述.....吴祖钊（1）

• 史迹漫话 •

远安交通钩沉.....向世沛（11）

弯弯路 变通途.....易吉福（19）

远安交通四十年之变迁.....李德森（24）

• 公路建设 •

修筑远安第一条公路——远当路的回顾.....曾清选（32）

荷当路鸣（凤）——棚（镇）段高等级公路

改建纪实.....蔡建国（37）

艰难的历程 光辉的业绩——荷当高等级

公路建设回顾.....李裕银（45）

荷当公路纪行.....黄圣汉（53）

忆林区公路建设.....张毓超（58）

兴建一条公路 造福一方人民——回眸分殷

公路建设.....谭进元（65）

远曾公路建设琐记·····	张明星 (72)
修林区公路的回忆·····	邓贤友 (76)
修筑大堰林区公路·····	马克顺 聂忠信 (90)
河巩公路新建回顾·····	孙永林 叶新民 (102)
公路入云端——记太平山区的 交通变化·····	艾廷潮 陈思清 (107)
修通安石路 富镇又富民·····	徐成义 (111)
要得富 先修路——晓坪乡交通 发展记实·····	赵明福 (116)
公路促使我村实现小康——盘龙村户户通 公路带来的变化·····	谭大发 余孝才 (121)
偏处一隅的柏家山村交通建设·····	黄圣汉 (127)
公路科技实验二三事·····	高爱友 (130)
油路施工琐忆·····	垄述新 (135)
技术攻关记·····	向世沛 (142)
九十年代县内主要公路简介·····	向世沛 (147)

· 桥梁建设 ·

远安第一座大桥——鸣凤沮河桥修建回顾···	吴祖钊 (154)
鸣凤沮河二桥开工记·····	黄圣汉 (160)
桥梁施工琐记·····	张启贵 (165)
四建石头店桥·····	免德智 (170)
陈家院桥兴建·····	余宗斌 (175)
莲花桥历险放歌·····	朱德友 (180)
石龙过江桥的诞生·····	徐成义 (183)

红岩河桥的修建.....	尹作良	(185)
前车之鉴 当为后戒.....	向世沛	(187)

• 客货运输 •

远安县汽车客运公司史略.....	谭思群	(191)
远安县汽车运输公司简史.....	冉建宝	(196)
远安县装卸运输公司的成立与发展.....	王道文	(201)
从“航运”到“通达”.....	阎红福	(204)
建远安二级汽车客运站.....	刘宗树	(210)
县林业车队的兴衰.....	曹元河 聂忠信	(218)
市场无情 善变者胜——客运公司改革记事...	曾祥斌	(224)
沮河船运生涯.....	杨世珩	(227)
漳河水运木材.....	聂忠祥 聂忠信	(235)
运输个体户 致富奔小康.....	王永厚	(242)

• 交通管理 •

远安县交通监理的产生、发展和变迁.....	马复林	(245)
远安运输管理工作回顾.....	赵爱民	(261)
路政管理工作回忆.....	吴名友	(269)
县客运公司七八十年代安全行车的经验.....	郭 强	(274)

• 抢险救灾 •

抢运六百万斤稻种.....	向世沛	(277)
---------------	-----	---------

“2·13”特大车祸事故发生以后·····	詹先进	(280)
宋家口渡口沉船纪实·····	徐成义	(283)

· 公路养护 ·

远安县公路养护事业的发展·····	陈子龙	(285)
为了实现油路建设质量优等县·····	黎文宜	(294)
建设文明县段的回顾·····	杨明三	(301)
筑路机械显威力·····	戴宏光	(309)

· 人物风采 ·

一个优秀知识分子·····	向世沛	(315)
刘富荣局长二三事·····	黄圣汉	(323)
紧握方向盘的人·····	聂忠信	(326)
记十佳养路工王明树·····	陈万莲	(334)

· 专题 ·

远安交通的发展缘由·····	向世沛	(337)
交通系统普法工作回顾·····	陈光松	(345)
远安农用车厂的创建·····	陈天顺	(353)

远安交通运输业发展概述

吴祖钊

交通运输，属第三产业，它虽然不直接生产产品，但能使产品通过空间位移，产生商品的价值。因此，交通运输是流通领域内的一个重要环节，是商品经济发展的一个基本条件，必需先行。

建国前，我县交通发展缓慢，陆路运输始终限于人畜力运输范畴，水路运输也只有木帆船运输，它使远安长期处于封闭的自然经济状态。

建国后，我县交通发生了翻天覆地的变化，尤其是公路运输的兴起与发展，使远安交通步入到现代化运输的领域，为改变我县自然经济状态，发展商品经济，起到了重要的作用。

一、公路的发展

我县的公路，自1954年始，到1994年，已有公路86条，858公里（注册公路里程502.81公里），其中省道3条，134.65公里，县道3条65.37公里，乡道80条，657.98公里。按技术等级分，有二级公路36.84公里，三级公路108.09公

里，四级公路235.61公里，等外公路477.46公里，等级公路里程占总里程的44.3%，公路密度每百平方公里有公路49公里，每万人拥有公路39公里，高于全省的平均水平。

回顾我县公路的发展，大致可分为兴起、普及、提高三个发展时期。

1、公路的兴起

1950年，我县开始远当公路的建设，后因缺乏爆破器材而停工。1953年进行复修，1954年4月建成通车，我县有了第一条公路。此后，全县人民在中共远安县委和县人民政府的领导下，一鼓作气，掀起了一个兴建公路的热潮。1956年建成远洋公路，1957年建成远曾公路，1958年建成远瓦公路，1959年建成远成洋河公路，1960年建成棚荷公路，1963年建成晓方公路，1964年建成花太公路，1966年建成宜保公路，1969年建成宏伟公路。到1970年，全县共新建、改建公路25条，334.25公里，初步形成了县境内公路网的骨架。

2、公路的普及

1970年后，随着066基地建设的展开，大量资金、人员、物资流入远安，促进远安经济的发展。我县抓住这个千载难逢的机遇，不失时机的提出了“社社、队队通公路”的公路建设目标，再一次掀起了公路建设高潮。据不完全统计，1971年至1985年，我县仅公社、大队自筹资金，自投劳力，或民办公助，或民工建勤，新建公路70条，497.76公里，使100%的公社，90%的大队

通了公路，县境内的公路网络初步形成。

3、公路质量的提高

1985年后，随着改革开放的深入，我县经济进入高速发展的快车道，公路的交通流量剧增，特别是干线公路的交通流量增长更快，原有的公路已不能适应运输发展的需要。因此，我县决定进行战略转移，将公路建设的重点转移到提高公路质量上来。一是在干线公路上进行高等级公路的建设，二是打通断头路，三是提高地方公路的等级率，以实现干线公路高等级化，县道公路油路化，乡道公路等级化的战略目标。

此计划从1985年开始前期准备，1986年实施，到1992年1月，我县第一条高等级公路，也是原宜昌地区第一条高等级公路——荷当路鸣凤至玉阳段二级公路达标路段建成通车。它标志着我县高等级公路实现了零的突破，公路建设的重点从普及进入提高时期。此后，我县又完成了荷当公路棚镇至鸣凤段二级公路的改建，进行了南远路马家坪至鸣凤段二级公路的前期准备。我们相信，只要我们坚持不懈，继续努力，不需要多长时间，就会实现干线公路高等级化的目标。

在高等级公路建设的同时，我县开展扶贫公路的建设，新建了洋白、夏季两条公路和曾家港桥，打通了三处断头路，使我县与南漳、当阳增加了三条联系公路。另外，还对部分县乡公路进行了改建，使我县的公路等级率提高了二十三点一个百分点。

二、运输业的发展

我县的运输业，建国以后也获得飞速发展，特别是1954年公路运输兴起后，发展得更快。1955年统计，全县尚没有一台县籍汽车，靠外籍汽车完成旅客运输量0.19万人次，旅客周转量12.16万人公里，完成货物运输量1.29万吨，货物周转量219.62万吨公里。到1994年，全县已有县籍汽车1509辆，拖拉机184辆，其它机动车94辆投入运输。1994年全县旅客运输量达249.1万人次，比1955年增长1310倍，平均年递增19.65%；旅客周转量达9375万人公里，比1955年增长770倍，平均年递增18%；全县货物运输量达160.6万吨，比1955年增长123.5倍，平均年递增12.8%；货物周转量达10112.1万吨公里，比1955年增长45倍，平均年递增9.98%。

回顾我县运输业的发展，按其自身的发展规律，大致可分为原始运输，混合运输和现代化运输三个发展时期。

1、原始运输时期

建国前乃至建国初期的1954年4月以前，我县运输业，陆路只有人畜力运输，水路只有木帆船运输。这些运输方式起源很早，有的可以追溯到原始社会时期，因此，我们称它们为原始运输方式。因为这些运输多由民间群众自发地进行，所以在建国后一段时期，我们又称之为民间运输。

这些运输方式虽然原始落后，但在历史的长河中，也发

挥过它的重要作用。如抗日战争时期，我县人民协同驻军守土抗战，组织扁担队参加运输，仅1940年至1945年，即运输武器、弹药，给养近20亿斤，约100万吨。解放战争时期，我县人民又组织扁担队、担架队、骡马队，支援前方作战，运输物资、抬运伤员，甚至远征入川，为支援全国解放作出了贡献，多次受到部队领导的好评，被湖北省西线支前司令部授予“支前模范”的光荣称号。

建国以后，我县积极扶持民间运输业的发展。在建国的第二年，即1950年，由县委书记陈伯乾提议，县财粮科在峡口购船9只，租赁给船民使用，并吸收民船9只，组织了船业商业公会，促进了水运事业的发展。1953年民主改革，县工商科又组织全县驮运94户，驮运牲畜181头，成立了城关、洋坪两个运输服务站，从而促进了陆路运输的发展。

2、混合运输时期

1954年，我县汽车运输兴起，但尚不占主导地位，民间运输仍占很大比重。1955年统计，全县完成货运量1.29万吨，货物周转量219.62万吨公里，而汽车货运量只完成0.37万吨，货物周转量45.88万吨公里，分别只占全县总量的28.7%、20.1%。但现代化的汽车运输毕竟在我县兴起，它标志着我县运输业进入混合运输时期，即现代化运输和民间运输并存的时期。

根据这一县情，我县决定在积极促进汽车运输发展的同时，又充分利用和适当发展民间运输的运输发展方针，以适应经济发展的需要。

1956年，我县开始对民间运输进行社会主义改造，

先后组建了四个骡马运输合作社，一个民船运输合作社，一个人力板车运输站，把民间运输业引向社会主义的轨道，并开始对民间运输工具进行改革。1956年引进人力板车，1957年洋坪运输社徐方伯试制成功胶轮马车。到1960年，全县已有36部马车，800多部板车参加运输，完成货物运输量13.47万吨，货物周转量105.2万吨公里，分别占全县总量的44.75%、13.1%，成为县内短途运输的主力。

1970年，随着三线建设的展开和县域经济的发展，我县汽车运输业迅速发展，仅汽车拥有量即由1969年的17辆猛增到78辆，增长3.6倍，完成的货物运输量和货物周转量分别占全县总量的54.3%、67.6%，在县内运输中开始占主导地位。是年沮河停航，水上运输转入长江航道作业，开始船舶的技术改造。1972年，县籍拖拉机开始参与运输，并在短途运输中发挥了重要作用，而民间运输业开始走向萎缩。

1982年运输改革，实行放宽搞活的政策，鼓励各部门、各行业、各地方一起干，国营、集体、个体一起上，使汽车和拖拉机运输飞速发展。而民间运输工具因运输能力低、速度慢、无力参与竞争。因此，民间运输业纷纷将马板车、牲畜、木帆船抛售，转而购买汽车、拖拉机、轮船从事运输，从而结束了混合运输时期。

3、现代化运输时期

1985年统计，全县有汽车1004辆，拖拉机1262辆，轮驳船8艘进行运输，全部是现代化的运输工具，马板车、牲畜、木帆船已消声匿迹，它标志着我县运输

业进入现代化运输时期。

1992年，我县在长江从事水上运输的企业，因种种原因企业连年发生亏损，不得不进行转产，将轮船抛售，转为汽车运输企业，从而宣告了我县水运历史的结束。

三、问题与不足

我县交通运输，在建国以后虽然获得了飞速的发展，但回顾整个发展过程，也出现一些问题和不足。

其一是在大跃进时期，我县响应“全党全民大办交通”的号召，在全县动员民工两万多人，进行交通建设，三年新建改建公路212.1公里，修建板车道508公里，整修人行道683公里，其建设规模之大，速度之快，都是前所未有的。对改变我县运输条件，促进交通发展，起到了重要的作用。但也存在一些问题，主要是不顾客观条件的允许，强调以需要战胜可能，凭一股热情，盲目上一些力所能及的项目，结果造成了一定的损失和浪费。例如洋坪大桥的建设，动员民工千余人，1959年10月至1960年10月施工一年，终因缺乏水泥和排水机械而半途停工，致前功尽弃；还有为大办钢铁修建的508公里板车道，因缺乏规划，多处于深山野岭，随着大办钢铁的下马，几乎全部废弃；另外有一些临时突击建成的公路，因质量监督不严，造成标准质量低，抗灾能力差，在1963年的一次水毁中，竟有46公里公路被洪水冲毁而报废。历史的经验值得注意，这个教训引起了我们对交通建设前期准备工作和工程质量的重视。在以后的工作中不仅加强了公路的规划工作，而

且强调一切项目都要进行可行性研究，以免决策失误，同时强化质量监督工作，建立健全质量管理体系，使工程质量得以提高。

其二是水上运输方面。勿庸置疑，1992年我县水上航运业处于低潮，运输效率低，经济效益差，企业连年发生亏损，濒临破产边缘，诸此种种，促使我们批准了航运企业的转产。单从当时的社会环境来看，这个决定是正确的，必要的。但时过两年，随着三峡工程的上马，长江航运业获得飞速的发展。这个事实促使我们回头来看，站在历史发展的角度和战略高度来看，当时我们的决定又是错误的。它使我们失去了在三峡工程建设中一展身手的千载难逢的机遇，而且使我县延续两千多年的水路运输历史就此结束，这不能不说是一个重大的遗憾和失误。但历史毕竟已成过去，事情已无法挽回，只要我们接受这个教训，对于做好我们今后的工作，相信是不无益处的。

四、今后交通发展战略

我县位置偏僻，域内多山，河流水小流疾，铁路、航空、管道运输至今在县域尚未兴起，轮船运输虽一度有所发展，但一来多在域外从事运输，二来其历史已经结束，已无从发展。基于这个县情，今后交通发展战略，仍需以公路运输为主。据此我们制订了“以改善公路路况，提高公路等级为重点，以提高交通运输综合能力为中心，以强化行业管理为手段，实现建设、使用、管理协调发展，安全、质量、效益同步提高”的交通发展规划。具体内容是：