

004617

宜昌地区交通志

《宜昌地区交通志》编纂委员会编



中华书局

宜昌地区交通志

《宜昌地区交通志》编纂委员会



中华书局

B98-1

图书在版编目(CIP)数据

宜昌地区交通志/宜昌地区交通志编纂委员会编.
北京:中华书局,2001.3
ISBN 7—101—02881—0

I. 宜... II. 宜... III. 交通运输业—概况—宜昌
市—1840~1992 IV. F512.763.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2001)第 15168 号

ISBN 7-101-02881-0



9 787101 028812 >

宜昌地区交通志

宜昌地区交通志编纂委员会编
中华书局出版发行

河南省郑州信息工程所(印刷厂)印制
850×1168毫米 32开本 21.5印张 彩页1印张 600千字
2001年9月第一版 2001年9月第一次印刷
印数1—1000册

ISBN7—101—02881—0/K·1217
定价:98.00元

湖北省交通厅史志编审委员会

主任委员 章德麟

副主任委员 林学明

委 员 秦安昌 魏春城 徐 诚 蔡 潮 梁僖亭

赵凯义 董风云 彭荣洲 涂前树 岳启富

石阶池

宜昌地区交通志编纂委员会

主任委员 黄传林

副主任委员 言子家 王敬平 郭天富 宋惠芳 梅昌建
邓 恒

顾问 陈天赐 郭 文

委员 (按姓氏笔划为序)

丁建民 石玉泉 孙仁义 苏应龙 陈大崇
张永荣 彭泽民 杨金华 潘宜刚

编 纂 人 员

主 编 石玉泉 苏应龙

副 主 编 孙仁义

编辑撰稿 石玉泉 苏应龙 孙仁义 方茂功 (特邀)

宜昌地区交通志编纂委员会

主任委员 黄传林

副主任委员 言子家 王敬平 郭天富 宋惠芳 梅昌建
邓 恒

顾问 陈天赐 郭 文

委员 (按姓氏笔划为序)

丁建民 石玉泉 孙仁义 苏应龙 陈大崇
张永荣 彭泽民 杨金华 潘宜刚

编 纂 人 员

主 编 石玉泉 苏应龙

副 主 编 孙仁义

编 辑 撰 稿 石玉泉 苏应龙 孙仁义 方茂功 (特邀)

序

“山随平野尽，江入大荒流。”唐代诗人李白的千古绝唱，展示了宜昌“出三峡之奇观，览平川之开阔”的“川鄂咽喉”、“西南门户”的自然地理环境。宜昌上接巴蜀，下引荆襄，南邻湘桂，北达中原，自古为兵家必争之地和鄂西南物资集散中心。但是，由于几千年来封建社会制度和近代半殖民地半封建社会制度对生产力的束缚，加之地势险峻，江河凶险，自古交通闭塞。近代航运兴起后，长江航运权被帝国主义列强及买办势力所控制，加上战乱频频，灾荒连年，造成航道淤塞，港口萧条。直到宜昌解放初期，唯一通往外地的汉宜公路支离破碎，时通时阻。几千年来来的交通运输只能凭借简陋的舟楫和人畜力车等原始工具来完成。交通运输的落后，制约了宜昌经济的发展。

新中国成立后，尤其是中共十一届三中全会以来，宜昌交通事业发生了巨大变化。今天，连接东西的黄金水道长江和贯通南北的焦柳铁路交汇于宜昌；葛洲坝水利枢纽工程的兴建，为进一步改善川江航道创造了条件；连接城乡的干支公路四通八达；民用航空迅速发展；交通设施日趋完备；管理体制日臻完善；初步形成了水陆空立体交通的新格局。随着改革开放的不断深入，丰富的矿产资源、水能资源、旅游资源的开发和利用，宜昌交通将在建设有中国特色的社会主义现代化事业中发挥更大的“先行官”作用。

1995年，我调到宜昌市交通委员会工作，时值《宜昌地区



交通志》再度起步编纂。从80年代初以来，原宜昌地区交通局、原宜昌市交通局和地市合并后的宜昌市交通局各届领导十分重视交通志史编纂工作，取得了令人瞩目的成就。各县（市）都先后出版或编印了交通专志，地区水运志和地区公路史亦陆续出版。为了力求全面、系统、完整地记述宜昌地区交通发展的历史和现状的全貌，并反映其发展的规律，市交委十分重视此项工作，下决心完成省交通厅布置的《宜昌地区交通志》的编纂任务。

以志为鉴，自古皆然。本志记述了起自1840年（部分史料追述春秋战国时代以前），截至1992年3月宜昌地市合并前150余年的交通事业的历史和现状，展示宜昌地区人民世代代的发展交通所经历的艰难历程；展示建国以来宜昌地区交通战线广大职工自力更生、艰苦创业、锐意改革的光辉业绩。负责本志编纂的全体工作人员，力求以马列主义、毛泽东思想、邓小平理论为指导，以辩证唯物主义和历史唯物主义为准绳，以详今略古，详近略远为原则，以科学的态度和求实的精神，广征博采，循序渐进，刻苦钻研，勇于探索，经历近五年的艰苦努力，终于完成了这部内容较为丰富、体例较为完备、资料较为翔实的志书，是可喜可贺的。这不仅为我们了解宜昌交通的历史和现状提供了翔实的资料，而且为总结建国以来，宜昌交通在社会主义现代化建设中取得的成就和经验教训、探索改革开放以来新时期交通事业发展的客观规律提供了借鉴，为领导者的科学决策提供了依据，这些都是十分有意义的。志书中所记载的，无论是建国前为宜昌交通艰难行进奋斗过的志士仁人，还是建国后为宜昌交通事业鞠躬尽瘁、死而后已、前赴后继、英勇献身的创业者，其生动事迹都是进行爱国主义教育的生动教材。

本志由于记事年代跨度之长，包罗内容之广，为历代修志、

尤其是专志所未见，更由于历史资料残缺不全，散失、损毁颇多，各门类的记述难免有缺漏，尚有待于今后之修正。在此成书之际，我谨向为《宜昌地区交通志》的编纂付出了辛勤劳动的同志们表示谢忱，向热心支持和指导本志编纂的有关部门、单位和学者表示衷心的感谢！

《宜昌地区交通志》出版，正值宜昌现代交通迈向新世纪之际，我们谨以这本书奉献给为宜昌交通谱写壮丽篇章的交通战线广大干部和职工，奉献给为支持、关注宜昌交通事业发展的广大读者。

宜昌市交通委员会主任



总 序

交通历来是社会文明和进步的标志。湖北五千余年文明史中的每一进程，无不凝聚着先民开拓交通的聪明才智，无不反映出交通的重要地位和广泛影响。

早在新石器时代，生活在江汉平原的氏族部落就开始了交通。春秋战国时期，楚人激沮漳水为泽，南通长江，北循杨水达汉江。尔后逐步开拓形成以郢为中心的的车马大道，通达四方诸侯国。到隋唐时期，连接江陵、襄阳、江夏的三角形骨架驿道干线通州连郡，加上同长江、汉江相连的千余条河湖组成的漕运网，对促进南方经济的发展起了重要作用。清末民初，省内兴起轮船和汽车运输业，不仅引起湖北交通质的飞跃，而且也促进了境内经济的发展。抗战期间民众齐心修筑的巴柯人行道，曾为保障湖北战时交通，夺取抗战胜利起了很大的作用。

然而，由于几千年来封建社会制度和近代半殖民地半封建的制度对社会力的束缚，湖北交通虽有所进步，但步履蹒跚，交通事业虽有所发展，但曲折艰难。到

1949年，湖北航运码头仍然多数处于原始状态，公路虽曾修建过六千余公里，但大多数是标准极低的土路，桥梁多是木桥或临时便桥，且因长期失修和屡遭战争破坏，全省解放时能通行汽车的公路不足一千公里。全省地方交通仅有轮驳船34艘、1246吨位，营运汽车除私营商车约七百辆外公营汽车仅57辆。运输仍然依赖木帆船和人畜力车等原始工具。

新中国成立后，特别是中共十一届三中全会以来，湖北工农业生产迅速增长，交通事业也相应得以较快地发展。一些群山壁立、陋桥断浦的偏僻地区，建了条条盘山公路，架起座座永久性桥梁。昔日西风瘦马、孤帆萧索的古道野水，成了车如流水、轮笛千里的运输干线。至1989年，全省已有公路47335公里，通航里程8952公里（含境内长江通航里程1053公里）。同1949年比，地方航业轮驳船吨位增长593倍，营运汽车数量增长17倍，客货周转量分别增长1140和120倍。公路养护、航道整治、桥渡建设、交通工业等方面都有迅速的发展。全省已逐步形成以武汉、襄樊、宜昌大三角经济区为中心，以76条干线公路和长江、汉江为主干的水陆运输网。

交通事业的发展，促进了境内物质文明和精神文明的建设。不少长期封闭的贫困山区，修通公路后加速了同外界的交往，走上致富之路。无数乡镇企业凭借交通之便，扩大物资交流，得以蓬勃发展。

今天，交通事业在促进城乡经济、改善人民生活、增进文化交流、巩固国防建设等方面的巨大作用越来越被人们所认识，渴望了解湖北交通，为建设湖北交通作奉献的人也越来越多。为此，我们依靠全省交通职工，组织省公路局、运管局、航务局和各地市州交通局，共同编纂出版湖北交通志丛书。旨在以马列主义、毛泽东思想为指导，用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点和方法，通过翔实的资料，合理的编排，全面客观地记述湖北公路、水路运输和各地市州交通的历史和现状。向热心于研究湖北交通的各界朋友提供比较系统的历史资料，以促进交通的发展，使其更好地为社会主义现代化服务。

历史是人民群众创造的，湖北几千年交通史，是众多先驱和劳动人民所造就的。我们这套丛书，力求如实记录湖北人民筚路蓝缕、披荆斩棘开拓交通的光辉业绩，以弘扬先辈美德。希望全省交通战线职工都学习、了解和研究湖北交通的历史，从中寻求发展湖北交通的客观规律，吸取爱国主义的可贵教益，激发热爱湖北交通、建设湖北交通的志趣情怀，为振兴湖北交通事业而百倍努力工作，谱写出更加灿烂的湖北交通新篇章。

湖北省交通厅史志编审委员会

凡 例

一、《宜昌地区交通志》属地方交通专业志。本志按宜昌地区行政区划记述本系统交通设施、运输生产、行业管理、科技教育、交通工业等诸方面的历史和现状。

二、本志以马列主义、毛泽东思想、邓小平理论为指导，运用辩证唯物主义和历史唯物主义观点，坚持详今略古，实事求是的原则。

三、本志上限断于 1840 年，下迄 1992 年 3 月。少数事项根据具体情况上溯和下延。

四、本志主要采用记、志、传、图、表、录。志首加《概述》。

五、本志采用分类系事，事以类从，横排纵述，纵横结合的方法设置篇目。按篇、章、节、目四个层次编排。

六、为顾及事物的属性及事物发展的脉络，涉及到本地区的铁路、航空、管道等运输方式，本志在《概述》、《大事记》中作简要记述，不另设篇章。

七、1987 年 11 月 30 日，国务院批准撤销宜都县，设立枝城市。1998 年 12 月复名为宜都市。为顾及地名的统一及便于阅读，本志仍采用“宜都市”称谓。

八、本志采用语体文行文规则编写。

九、历史纪年：以时为序，一律采用公历纪年，加注朝代年

号。中华人民共和国成立前后简称为“建国前、后”（1949年10月1日为界）。

十、各历史朝代不同的度量沿用旧称，必要时在括号内加注，近、现代度量均依国家语言文字工作委员会等部门联合制定的《关于出版物上数字用法的试行规定》和《中华人民共和国法定计量单位使用方法》。

十一、本志资料以政府文档、史籍为主，主要参考资料辑于附录。数据以政府统计部门公布的资料为准，也参照地方交通部门、长航宜昌港务局、枝城港务局等提供的资料。

目 录

总序	1
凡例	1
序	1
概述	1
大事记	13
第一篇 水路运输	103
第一章 航道	104
第一节 干流——长江（宜昌段）	105
第二节 支流——清江（宜昌段）	138
第三节 支流——沮漳河（宜昌段）	148
第四节 其它支流	151
第二章 港口	157
第一节 长江宜昌境港口	159
第二节 清江宜昌境港口	200
第三节 沮漳河宜昌境港口	204
第三章 运输	207
第一节 排筏运输	208
第二节 木帆船运输	210

第三节	轮船运输	230
第四节	渡运	259
第四章	船舶修造	263
第一节	船舶修造企业	265
第二节	船舶维修与建造	274
第二篇	陆路运输	279
第一章	驿道 人行大道	281
第一节	驿道	281
第二节	人行大道	288
第二章	公路与桥梁	291
第一节	公路	291
第二节	桥梁	320
第三节	公路渡口	342
第四节	公路养护	349
第三章	人、畜力运输	367
第一节	人力运输	367
第二节	畜力运输	372
第四章	公路运输	377
第一节	汽车运输	379
第二节	装卸运输	417
第三节	拖拉机运输	422
第五章	汽车维修与制造	424
第一节	汽车维修	424
第二节	汽车制造	430
第三篇	科技与教育	433
第一章	交通科技	433

第一节 科技组织	434
第二节 科技工作及成果	441
第二章 教育	460
第一节 学校教育	461
第二节 职工培训	467
第四篇 管理	475
第一章 机构设置	476
第一节 行政管理机构	476
第二节 事业管理机构	481
第三节 部属、省属机构	487
第二章 水路运输管理	493
第一节 航运管理	493
第二节 航政管理	503
第三节 水运规费	520
第三章 公路运输管理	530
第一节 运输市场管理	530
第二节 路政管理	547
第三节 交通监理	552
第四节 公路规费	560
第五篇 人物	571
第一章 人物传	571
第二章 人物录	593
附录	615
一、县（市）交通概况	615
二、历史文献	644
三、诗词	658