

004448

湖北省交通志
十堰市地方志
丛书

十堰市交通志



十堰市交通志编纂委员会

湖北省交通志丛书
十堰市地方志

湖北省十堰市交通志
《十堰市交通志》编纂委员会编



武汉出版社

B65-1 方

鄂新登 08 号

责任编辑 亦 潘
封面设计 田建华

十堰市交通志
《十堰市交通志》编纂委员会 编

*

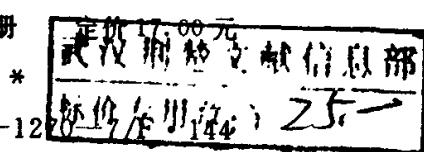
武汉出版社出版发行
(武汉市江岸区北京路 20 号 邮政编码 430014)
新华书店经销
武汉市江汉旅游包装印刷厂印刷

*

850×1168 毫米 32 开 10.25 印张 10 插页 字数 250 千字

1994 年 11 月第 1 版 1994 年 11 月第 1 次印刷

印数 1—1000 册



本书如有印装质量问题,由承印厂负责调换

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

董凤云 彭荣洲 涂前树

岳启富 石阶池

十堰市地方志编纂委员会

主任委员：吴发育

顾问：李广智 温瑞生

副主任委员：刘进福（常务）

戴保昌 曾宪武 马启运 刘玉斗
李元浩 刘开武 李有泉 刘艳忠
梁国银

委员：（以姓氏笔划为序）

马成久	王建邦	王铁军	叶传射
孙希根	庄基特	刘嘉水	张达华
张方秋	宋树平	李大发	李开斌
肖先铨	吴绪早	陈河清	陈世俊
陈志国	范跃宏	尚承良	明昌国
林国春	唐庶宜	黄家宝	黄传智
曹励强	盛辉正		

湖北省十堰市交通志编纂委员会

主任委员：陈志国

副主任委员：王恒义 贺耿宇 刘朝玺

委员：张志中 严基合 秦光新 戴元子
许彩勤 王 勇 沈洪永 王龙泉
田家祥 董柏泉

主编：陈志国

副主编：王恒义 贺耿宇 刘朝玺

2

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,无不从一个侧面体现着她的这种地位和作用。

早在新石器时代,生活在江汉平原的氏族部落就开始有了交通。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车马大道,通连四方诸侯国。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制度对社会生产力的束缚,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,湖北航道码头仍然多处于原始状态,公路虽曾修建过6000余公里,但大多是标准极低的土路,桥梁多系木桥或临时便桥,且因长期失养失修和屡遭战争破坏,全省解放时能通行汽车的公路不足1000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700辆外,公营汽车仅57辆。运输仍主要依赖木帆船和人畜力车等原始工具。

新中国成立后,特别是党的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,建起了条条盘山公路,架起了座座永久性桥梁。昔日西风瘦马、孤帆萧索的古道野山,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)。与1949年比,地方航运业轮驳船吨位增长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较迅速的发展。全省已逐步建成以武汉、襄樊、宜昌大三角经济区为中心,以 76 条干线公路和长江、汉江为主干的水路运输网。

交通事业的发展,促进了境内精神文明和物质文明的建设。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,走上了致富之路。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、促进文化交流、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,共同编撰出版湖北省交通志丛书。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、公路运输、水路运输和各地市州交通局的历史和现状。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,给致力于湖北交通改革和建设的仁人志士提供可资借鉴的科学依据,以促进交通的发展,使其更好地为社会主义现代化服务。

历史是人民创造的,湖北几千年交通史,是众多先驱和劳动人民造就的。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

序

十堰市地处鄂西北山区,地势险要,是通往川、陕的走廊和咽喉。1967年开始建设二汽时,这里还是一个鲜为人知的山中小镇,经济、文化、交通十分落后。

随着二汽建设的发展,交通事业也发生了根本变化。老白公路(湖北老河口至陕西白河)和十郧公路(十堰至郧县)的改善提高,十房公路的改建,襄渝铁路的建成,大大地促进了十堰经济的飞速发展。经过二十余年的艰苦奋斗,一个昔日交通不便,贫穷落后的山区小镇,以其新兴汽车工业城市的态度雄居鄂西北,成为鄂、豫、川、陕边陲经济、文化、交通的中心。

市交通局编志办的工作人员,用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点和方法,对大量史料进行了去粗取精、去伪存真的筛选,按照史志编纂工作“资治、存史、教化”的宗旨,编写出这部内容较丰富、资料翔实的《十堰市交通志》,再现了十堰交通事业的历史画卷,在十堰发展的历史上留下了珍贵的一页,将对十堰市交通事业的继续发展起到积极的促进作用。

《十堰市交通志》的完成,是在市委、市政府的领导下,在省交通厅、市政府地方志办公室的直接指导下,在二汽、东风轮胎厂、襄樊铁路分局六里坪公务段、车务段及襄樊市、郧阳地区和所属各有关县、市交通、档案部门的热情协助和大力支持下,取得的结果。借此卷首,谨表谢意!

十堰市交通局党委书记、局长

陈志国

一九九三年八月十二日

18

凡 例

一、《十堰市交通志》的编纂是以马克思、列宁主义、毛泽东思想为指南，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义的观点、方法陈述十堰交通的历史与现状，以求真实地反映十堰交通事业的建设与发展。

二、本志书的编纂成书，自始至终都是由中共十堰市交通局党委所领导，局机关主持、收集资料编辑出版的。

三、本书叙述的事实、内容、时间、上限起于发端（有史料记载的），下限至1991年。

四、本志书采用篇、章、节、目的篇目，分四个层次，篇首设概述或小序。

五、本志体裁以志为主，记、叙、传并用，图表、照片穿插其中，以求图文并茂，形象生动。

六、本志除“大事记”采用编年体和记事体相结合外，其余采用“以事为经、以时为纬、竖写历史、横陈现状”的记述方法。

七、人物原则是以事系人，生不宣传（不指劳动模范、先进工作者名录和事迹简介）。

八、地名、机构、官职等依当时的称谓。

九、计量单位一律采用新中国成立以后国家颁布的法定计量单位。

十、本书记事遇到的币种，按当时币制记述，新中国成立后，新人民币流通前所用货币均换算为人民币。

十一、各类统计数字，以市统计局公布的数字为准，统计局未公布的，采用有关部门提供的数字。

十二、资料来源较为广泛，除大量资料来自基层，部分历史资料来自内查外调，都经反复核实后载入，除必要者外，一般不注明出处。

前　　言

十堰市，地处鄂西北腹地，是鄂、豫、陕、川四省交会之地，市内沟壑纵横，万山环拱，处处是山城风光。“要想富先修路”，十堰经济的发展与十堰交通建设息息相关，如今十堰已步入小康水平的城市之先列，建市二十年来，经过全市42万人的共同奋斗，市内公路、铁路、水路交通自成网络四通八达，无疑是经济繁荣的保证，宽阔平坦的公路绿树成荫，座座高楼鳞次栉比，条条公路上车流如梭，人流如潮，整个城市无处不显露出这个新兴汽车工业城市生机盎然的欣欣向荣之气。市内以全国生产规模最大的第二汽车制造厂为龙头的东风汽车工业联营公司，已形成年产14万辆载重汽车的生产能力和一批配套工业企业，使全市年工业总产值多年来一直占居全省第二位，仅次于武汉市。东风系列载重汽车和改装车不但已畅销全国各地，而且冲出了国门，销往国外。在中国、在世界，十堰——称之为汽车城，已当之无愧！以展勃勃生气。以汽车雄厚的经济实力，高度集中的科技人材和技术实力，内外畅通的交通条件，十堰——在鄂西北毗邻地区——在经济、文化、技术等方面已处于举足轻重的地位。

十堰市囿于多山的地貌条件，造成了道路交通建设的特殊困难。但是，约在公元前10世纪，这里就有了楚人被追南迁，翻武当山而开辟出的一条军事路线。《左传》中还记载着楚人伐庸时，行军经过市境内大川附近的一条军事路线。战争——推动了古代的道路交通建设，道路建设又反过来为取得战争的胜利，为发展生产、推进社会经济发展提供了重要的条件。经过历朝历代的发展，至清时，十堰地区的道路交通已形成了较为通畅的塘、铺驿路网络。

十堰地区公路建设的兴起，开始于第二次国内革命战争时期。1935年（民国24年），老河口至陕西白河的老白公路、十堰到郧县的十郧公路建成通车，境内里程共89.78公里。国民党政府为了“围剿”革命根据地之需而仓促革成的两条简易公路，路窄、坡陡、弯急，几经水毁战争破坏，路基塌方、山体

滑坡、弹痕累累,满目疮痍。至1948年十堰解放,公路交通完全中断。至1969年底,陆续改建后,为二汽建设提供了较为方便的交通运输条件,起到了“交通先行官”的积极作用。

自1969年十堰建市后,虽然经受过文化大革命期间动乱的影响,但是随着城市经济建设的发展,公路建设事业在这个举目皆山的新城仍然取得了长足的发展,至1985年底,全市公路通车总里程达557.88公里,是建国前的6.9倍,其中有三级公路145.40公里,四级公路33.54公里,而且有271.48公里公路铺上了沥青路面。

进入“七五”期间,随着二汽年产14万辆生产能力的形成,公路建设事业更有了突飞猛进的发展,尤其表现在公路技术等级的提高,公路配套设施更加齐全实用。至1991年底,市内等级公路已达309.137公里,是1985年底的1.23倍,其中有1级公路23.22公里,2级公路91.63公里;干线公路和城区、厂区公路全部铺筑水泥或者沥青高级、次级路面。干、支线公路网络基本形成,四通八达,布局合理。全市142个行政村中,已有136个村通了公路,通了汽车,通车率达95.7%。以国营、集体企业占主导地位的客、货运输业、搬运装卸业、汽车修理业、运输服务业构成的公路运输市场,经过几年的发展,显示出一派生机勃勃的繁荣景象。据统计,1991年,全市公路客货运输总运量约占全市诸种运输形式总运量的74.48%,在市内诸运输形式中占主要地位。

1976年,襄渝铁路莫家营至胡家营段建成交付使用,使十堰地区开始有了铁路运输的历史。襄渝铁路东西向横穿十堰,是十堰市与外界联络的除公路之外的唯一铁路大动脉。它承担着二汽等大、中型企业的大宗物资运输和产、成品的运输任务,也为地处边远的十堰人提供了便利的对外联系条件。1991年,铁路货运总量约占全市货运总量的24.52%,在市内运输业中占有重要地位。

十堰市山多水少。市内虽然河沟纵横,且有10余条较大河流,但绝大部分为季节河流,从不通航;只有流经市区西北角的堵河,可以常年通航,在市内有31.98公里航道。堵河水运,在历史上曾为交通阻塞的鄂西北山区人民提供了便利的水上通道。现在,堵河黄龙滩水库库区航道已达到5级航道标准。黄龙港口年货物吞吐量可达5万吨以上。1991年,水路运输量约占全市总运量的1%。

十堰市交通事业发展的历程,饱经艰难挫折、道路曲折坎坷。但是经过千千万万人的不懈努力、艰苦奋斗、前仆后继,取得的显著成果有目共睹,交通事业所做出的巨大贡献造福于车城的当代和后人。纵横交错的公、铁、水路交通运输网络使十堰从一个“九山半水半分田”的昔日“住在大山窝,翻山越沟坡,换点油、盐、布,回家日头落”的封闭山区,变成了市内道路平坦宽阔、外可直抵鄂、豫、陕、川毗邻地区的,山中新兴汽车城。高标准、高质量的公路配套设施建设除具有本身的交通功能外,其新颖的造型和美丽的外观更装点了车城的风彩。展望未来,随着十堰市经济建设发展的需要,建设“十堰汽车开发开放试验区”的需要,随着改革、开放的进一步深化,十堰的交通建设事业,必将为发展经济“打头阵”、当“先行官”。十堰交通事业的快速发展,将是城市经济发展的需要,人民生活水准提高的需要,社会发展的需要,它与十堰各行业的发展,千家万户人民的物质利益息息相关。

目 录

总序	(1)
序	(3)
凡例	(4)
前言	(5)

第一编 交通建设

第一章 驿道	(3)
第二章 公路及设施建设	(6)
第一节 干线公路	(7)
一、老白公路	(7)
(一)老白公路修建概况	(7)
(二)“六五”、“七五”期间的几项改建工程	(14)
二、209国道	(23)
(一)十郧公路	(24)
(二)十房公路	(27)
三、土王公路	(31)
(一)土王公路修建概况	(31)
(二)土王公路改建工程	(31)
(三)小岭垭整治工程	(32)
(四)土王公路油路工程	(33)
第二节 区乡公路	(35)
一、早期的山区公路建设	(35)

二、“六五”以后的区乡公路建设	(38)
(一)南、北环公路	(38)
(二)其它区乡公路	(42)
第三节 专用公路	(43)
一、财神沟公路	(44)
(一)石家湾～香场段改建工程	(44)
(二)香场～秦家坪段改建工程	(45)
二、四方山公路	(45)
三、大赛公路	(46)
(一)第一期工程:营子路	(47)
(二)第二期工程:小川路	(48)
(三)第三期工程:赛武当路	(48)
四、牛奶厂公路	(49)
第四节 乡村公路	(51)
第五节 城区道路	(53)
一、城区主干街道	(55)
(一)人民路	(55)
(二)公园路	(57)
(三)车城西路	(57)
(四)车城路	(58)
(五)车城南路	(59)
(六)朝阳路	(59)
(七)东岳路	(60)
二、城区次干街道	(62)
(一)邮电街	(62)
(二)体育路	(62)
(三)柳林路	(63)
(四)神定河沿河路	(63)

目 录 3

(五)刘家沟路	(64)
(六)市党校路	(64)
(七)老虎沟路	(64)
(八)大岭路	(65)
(九)镜潭路	(65)
三、城区商业街及居民住宅区道路	(66)
第六节 厂区公路	(68)
第七节 公路桥梁、隧道	(73)
一、早期的桥、隧、涵建设发展概况	(73)
二、建市后的桥、隧、涵建设	(79)
三、重要大、中桥梁简介	(79)
(一)黄龙滩公路大桥	(79)
(二)马家河大桥	(81)
(三)二汽厂区公路马家河大桥	(82)
(四)土门大桥	(82)
(五)朝阳路二汽车箱厂双曲拱桥	(83)
(六)汉十公路茅塔河50厂桥	(83)
(七)田湖堰桥	(85)
(八)人民路十堰跨铁路线桥	(87)
(九)公园路六堰桥	(88)
(十)鸿雁桥	(88)
(十一)张湾桥	(89)
(十二)火炉沟桥	(89)
(十三)康家桥	(89)
(十四)长坪桥	(90)
(十五)大西沟桥	(90)
(十六)东岳路立交桥	(91)
(十七)百二河斜拉人行桥	(91)

(十八)三岔河三岔人行桥	(92)
四、公路隧道	(95)
(一)大峡隧道	(95)
(二)大岭沟隧道	(96)
第三章 铁路建设	(97)
第一节 襄渝铁路	(98)
第二节 铁路专用线	(100)
一、二汽铁路专用线	(101)
二、市内其它铁路专用线	(102)
(一)东风轮胎厂铁路专用线	(102)
(二)市石油公司铁路专用线	(103)
(三)市粮食局铁路专用线	(103)
(四)郧阳地区物资局铁路专用线	(103)
(五)市物资局铁路专用线	(103)
第三节 铁路桥梁、隧道和涵洞	(106)
第四节 铁路客、货车站	(107)
一、襄渝铁路各客、货车站	(107)
(一)十堰火车站	(107)
(二)白浪火车站	(109)
(三)花果火车站	(109)
(四)黄龙火车站	(110)
(五)顾家岗火车站	(111)
二、二汽厂区铁路各站	(112)
(一)白浪火车站	(112)
(二)顾家岗火车站	(112)
(三)二堰火车站	(113)
(四)张湾火车站	(113)
(五)花果火车站	(114)