

004436

黄陂县交通志编纂办公室编

# 黄陂县交通志

黄陂县交通志编纂办公室 编

# 黄陂县交通志



B62-5

1

# 序 言

有着悠久历史文化的黄陂县，自古以来就处在水、陆交通两便的地理位置上。据盘龙城出土文物的考证，商代遂有水上运输。楚成王廿四年（公元前648年），楚子伐黄（当时黄陂属黄国）就有驰骋战车的宽阔大道。

近百年来，我县曾有过水上运输的兴旺时期。清末民初，铁路、公路渐次出现，但全县人民处在水深火热的黑暗统治下，筑路、浚航反而成了无情的灾难，在战火漫天的岁月里，县境水陆交通，濒临瘫痪，直到解放后才获生机。

建国后，黄陂交通工作卓有成效。我有幸任本志下限时期的最后一任局长，又适逢在党的十一届三中全会以后，领命躬与其事，投入交通建设事业，不但看到了过去交通工作的成就，而且亲眼目睹改革、开放以来交通事业的巨大变化，真令人精神振奋，思绪万千。然而由于过去极左错误的干扰，黄陂县交通工作也曾出现过一些失误，好在本志以实事求是的精神，秉笔直书，忠实史实，反映了各个时期的情况，可以使我们从吸取经验教

余  
新  
焕

# 序 言

训，以资借鉴。

本志是我县有史以来第一部交通志，修志人员在缺乏经验，资料不全的情况下，竭尽全力努力，克服重重困难，历经三载，编纂出这本书来，虽然还有某些不足之处，但从总体上看，内容还是比较翔实丰富的。编撰中抓住重点，注意科学性、时代性、资料性的结合；体例上采取横排竖写，事以类从的方法也是得当的。在文字上语言清晰，言简意赅，通俗易懂，基本上可以说是一部朴实的、严谨的、科学的资料书，为资治、教化，存史取到了一定的作用。

今天，这本志书已正式出版和大家见面，这是我们交通战线广大干部职工的一件大喜事，希望同志们认真一读，籍以认识过去，了解现在，展望未来，承前人之业绩，启后人之开拓，为建设具有中国特色的社会主义，发展商品经济，振兴黄陂交通事业作出新的贡献。

## 凡例

一、本志书以马列主义、毛泽东思想为指导，坚持四项基本原则，结合县治交通实际，收集资料，筛选编纂。

二、本志上限时间一般在清光绪十三年（公元1887年），部分章节，适当上溯；下限为中华人民共和国成立后的公元1985年。

三、承旧志体，横排竖写，以类系事，事以类从，时经事纬，纵贯事实。全书分章、节、目、仔目四个层次。首先《序言》、《凡例》、《概述》前领正文，穿插图表照片。第八章末载《大事记》，末尾附文史录。

四、记叙采用白话文体，详今略古，尊重史实。文风力求严谨、朴实，简明易懂，引用原文不另写注释，就行文中说明出处。

五、历史朝代，前冠朝代名称，用汉文数字写出年号，括号内用阿拉伯数字写出公元年号，建国后则以公元纪年。“中华人民共和国”建国前、后，简称“建国前”和“建国后”。

六、本志各类数据，以省、地、县正式统计资料及有关原始记载为主，其中部分误差和必要的缺补地方，均经过调查、考证后载入。

七、人物传记不单列。本着生不立传，不求足赤，着重事迹的原则记述，与行谚、歌谣、传闻，并列在杂记一章。

# 目 录

	概述	1
第一章	机构沿革	7
一节	行政机构	7
二节	中共党组织	13
三节	群众团体	16
四节	局属各单位	18
第二章	公路运输	39
一节	公路	39
二节	桥梁	57
三节	运输	66
第三章	水路运输	83
一节	航道	83
二节	港口	88
三节	码头	93
四节	渡口	97
五节	运输	104
第四章	铁路运输	121
一节	线路	121
二节	车站	121
三节	运输	123
第五章	装卸搬运	129
一节	组织形式	129

# 目 录

二节	搬运工具	132
三节	主要单位简介	137
第六章	交通基本建设	145
一节	公路工程	145
二节	桥梁工程	151
三节	航道工程	157
四节	附属设施	160
第七章	交通管理	163
一节	交通监理	163
二节	运输市场管理	173
三节	航政管理	177
四节	路政管理	180
五节	企业管理	181
第八章	杂记	199
一节	人物小传	199
二节	英雄模范	203
三节	传闻	206
四节	行谚·歌谣	208
	大事记	211
	文史录	235
	编后语	265
	编纂人员名单	267

# 概 述

黄陂县地处鄂东偏北，南抵武汉、北接大悟，西邻孝感，东连新洲，素有“武汉北大门”，“鄂东咽喉”之称。清同治十年（公元1871年）黄陂县志载：“陂邑为巴、蜀、黔、滇之咽喉，粤、闽、吴、豫之门户，五方辐辏，九省通衢，实亦楚北之要区也”。自古以来，县治具有得天独厚的地理位置，是发展水陆交通的有利条件。

早在商代潏水河遂有舟楫行驶，至清代黄陂水上运输比较兴旺。南凭长江一帆东去，是漕粮、淮盐的水上航线，川江运输物资可抵滨江城镇，南下洞庭，东去鄱阳，西走汉水，都与内河潏水相连。清末民初，县属船民航行在境内外的船支达两万余只，并在潏口入境处和潏水分段设巡检和木船关。民国七年（公元1918年），汉口内河班轮首航黄陂港，继而先后通往六指、五通口、黄花涝等地，装卸搬运也随之应运而生。

陆路运输历史悠久，楚成王廿四年（公元前648年）楚子伐黄（当时黄陂属黄国）遂有驰骋战车的宽阔大道，至解放前县治有主要乡间大道27条。铁路、公路也是全省专县中发展较早的。清光绪卅二年（公元1906年），京汉铁路通车线路斜穿县境西南经祁家湾、横店、潏口三镇，进入武汉市区，境程33公

# 概 述

里。民国十二年（公元1923年），县商绅陈仇九创建“中华全国道路协会黄陂分会”，组建黄陂县道局，募集公债二十余万元，修筑黄陂城关西寺至横店15公里的短程公路（后改为轻便铁路），为鄂省继襄沙公路后的第二条公路。民国十八年（公元1929年）至民国廿三年（公元1934年）的五年时间里，国民党政府热于内战急需，在县境修筑汉（口）麻（城），黄（陂）宣（化店），黄（陂）孝（感），黄（陂）安（黄安）等四条公路，并于1930年8月省营客货汽车先后通往黄陂，县境客货商车亦逐步发展起来。然而在旧中国和反动政府统治之下，不重视民间运输，兴办交通主要出于军事需要，至解放前夕，全县通车里程仅有110.6公里，而晴雨通车的路段只占50%，其交通发展速度主要还是在建国以后36年中。

建国后，黄陂县交通运输事业，从恢复到发展，大体经历了四个阶段。

第一阶段（1949年至1957年），从支援大军南下开始，县人民政府成立交通运输支前指挥部，组织运输队，抢修危桥险道，恢复公路航道畅通。继而对水上和搬运业进行民主改革，废除封建把头制，解放生产力，先后在水上成立船业工会、联运社，到木帆

船合作社。在陆上各区镇搬运码头相继建立工会和搬运站，同时积极恢复和发展水陆客货运输，至1957年专业汽车客运量达到53.7万人次，周转量1334.3万人公里，货运量4.1万吨，周转量153.1万吨公里。水上货运量4.3万吨，周转量209.44万吨公里。装卸搬运和民间短途货运量27.71万吨，周转量172.04万吨公里。

第二阶段（1958年至1965年），民船和部分搬运业经历了由集体经济转为大集体和地方国营，而又退回到原经济性质及其组织形式的过程。克服盲目扩大公有制所造成的弊端，并在工农业生产的促进下，大力发展公路汽车运输，八年中，全县围绕农田基本建设和便利群众交通，修筑支线公路五条，计程127.29公里，修建大小桥梁10座，计长441.7延米。同时建立县汽车队，购置客货汽车14辆，新建汽车站和扩大通车网点10个。1960年开展路港一条龙运输协作，计组织板车255辆，马车4辆，汽车1辆，木船140只，机动船5艘，分别往返于陆路六条线路，水路五条航道之间，为解决当时运力紧张发挥了重要作用。1964年，省第30车队驻县，有客货汽车39辆。社会车辆由1950年的1辆发展到13辆，汽车货运量达到12万吨，历来县境进出口货物以水上运输为主，开始转向以汽车运输为主。自省30车队驻县后，全县部分偏僻地方旅客乘车难的问题也基本得到解决。

第三阶段（1966年至1976年），交通运输在动乱中曲折前进，“文化大革命”初期，曾有武斗抢车、停运等事件发生，不少地方交通受阻，工作生产秩序受到破坏，但在大多数干部职工的努力下，排除干扰，继续完成县境汉（口）小（界

岭)公路油面表处工程,安排刘家桥、女儿桥、罗汉桥等11处建桥工程,增加公路里程169公里。特别是1971年汽车运输体制由省属下放到县,县民船合作社改为航运公司。城关、横店二个较大的搬运站重新转为国营企业后,有效地加强了地方交通运输和重点港站的装卸搬运工作。随着国民经济的发展,1976年,全县有车单位增加到65个,其中企事业单位建立汽车队18个;计有货车256辆,总载重量793吨。同时还建立了县汽车修理厂,新建乡镇汽车站4个,养路道班7个,不断完善相应的配套设施。

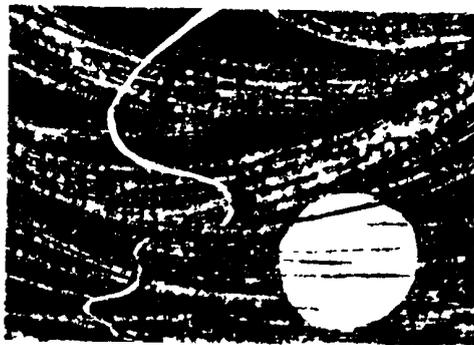
第四阶段(1977年至1985年),县交通运输事业在改革中,围绕两通(交通、流通)进入全面发展的阶段。随着运输市场的开放,社会车、船特别是个体(联户)运输增多,专业运输队伍在竞争中不断提高服务质量和经济效益,干、支公路日臻完善,区乡公路发展迅速,各项管理工作进一步加强。从党的十一届三中全会到1985年的七年中,全县增加公路里程937.03公里,客货汽车704辆,机动船舶90艘(8712吨,248匹马力)。分别为1978年的2.3倍、1.9倍和3.1倍。

1985年,全县有公路183条,总计里程1344.052公里(其中中国道53.309公里,省道74.775公里,县道118.058公里,区乡公路1076.06公里,专用公路21.851公里)。汽车总数1069辆(其中客车62辆,货车833辆,小型卧车174辆)。总客运量440.3万人次(其中专业383.5万人次),总货运量218万吨(其中专业12.8万吨)。农闲上路从事运输的拖拉机4401台(其中手扶式3548台),水上货运船舶128艘,吨位9688吨,4389匹马力(其中专业30艘,吨位4689吨,1474匹马力),

货运量43万吨（其中专业13.6万吨），民间短途货运量35.3万吨（其中专业4.1万吨）。

五

概  
述



六

概  
述



# 第一章 机构沿革

## 第一节 行政机构

辛亥革命前，县境无专业交通机构。

民国时期，县府设实业科，后改为建设科，含公路桥梁建设及水陆交通运输等有关方面权责。

民国十一年（公元1922年），由乡坤陈仇九发起成立道协黄陂分会，并任该会会长，同时成立黄陂县道局，局长陈景芬，续任局长徐国彬。下设业务、财务、工务三个处，负责城（关）至潏（口）公路修建。为县境公路建设之始。

民国三十四年（公元1945年）秋，抗日战争胜利后，成立黄陂县交通事业建设委员会，主任委员陈仇九。陈利用该委员会名义，实则私人经营汽车运输。

黄陂解放后，1949年5月，成立黄陂县交通支前指挥部，指挥长刘振歧，政委任崇。当时主要以抢修公路桥梁、组织民工运输队，支援大军南下。

中华人民共和国成立后，1949年10月，县人民政府设实业科，含辖全县公路桥梁建设及水陆交通运输等有关方面权责。

1951年11月，实业科改为建设科，全科6人，科长1人，干部5人。其中分工专人主事交通工作。

# 第一章 机构沿革

1954年8月，县人民政府设交通科，全科3人，科长1人，干部2人。为条块双重领导。下属单位有：黄陂公路段、汽车站、车管站，县民船管理站。1955年增加副科长1人，下属单位增设城关、横店、滠口、谌家矶、祁家湾等五个搬运站。1950年谌家矶划归武汉市。

1957年4月，县交通科、工业科、手工业科合并成立县工交局，全局6人，代局长1人，干部5人，内设交通股，管理交通运输方面业务，下属单位未变。

1958年7月28日，成立黄陂县交通运输管理局。全局7人，局长1人，副局长1人，干部5人，下属单位增设地方国营装卸公司，及城关、横店、滠口、五通口、祁家湾等5个搬运站。

1962年8月，按照“调整、巩固、充实、提高”的八字方针，撤销县装卸公司，所属搬运站复原区镇集体建制，同时增设县民间短途运输管理站。1964年增设城关、什子铺、长岭、横店四个交通管理站。

1965年县交通运输管理局更名为县交通局，内设机构和下属单位未变。

1966年，“文化大革命”开始后，局机关处于瘫痪状态。

1969年8月，县革命委员会调整县级行政机构，工业、交通合并成立工交组，后改为工交科，含交通运输行政业务领导。

1971年，县级行政机构恢复科局名称，交通、邮电合并成立交邮科。下属单位民间短途运输管理站及所属交管站撤销。

1972年12月，交通、邮电分家，成立黄陂县革命委员会交通科。全科6人，副科长2人，后增任科长1人。下属单位撤销县航运管理站，增设县民间运输管理总站。

1975年11月30日，县交通科更为黄陂县革命委员会交通局，全局10人，局长1人，副局长1人，办事员8人，未设置股室，下属单位有：县车辆管理站、汽车站、汽车修理厂、公路段、航运公司、港航监督站、民管总站、城关搬运站、横店搬运站。

1979年，局内设政秘股、业务股、计财股和工会工作委员会。全局22人，局长1人，副局长5人，正副股长3人，工会副主任1人。下属单位县民间运输管理总站撤销，增设县港航管理站，县民间运输管理站，县运输市场管理办公室及蔡店、姚集、长岭、塔耳、研子、长堰、王家河、蔡柘、甘棠、六指、鲁台、三里桥、武湖、城关、环城、罗汉、李集、五岭、祁家湾、横店、天河、滢口、石门、泡桐等24个公社交管站（石门、泡桐1980年1月成立）。1980年3月撤销民间运输管理站，在局内设民间运输管理股（简称民管股）。

1982年8月9日，下属单位县汽车修理厂、县汽车站合并，成立县汽车运输公司。1983年10月10日，增设县交通局

劳动服务公司。

1984年，县委、县政府根据中央机构改革精神，按干部“四化”条件配备交通局领导班子，全局19人，局长1人，副局长3人，退居二线副局长2人，工会主任1人，副主任1人，正副股长5人，纪检干事1人。局内撤销民管股，设政秘股、业务股、计财股、工会。下属单位有：县公路段、县汽车运输公司、县车管站、县航运公司、县黄沙运销公司、县港航监督站、县港航管理站、县运输市场管理办公室、县装卸公司、县横店装卸公司、县交通局劳动服务公司、区镇交通管理站24个。同年5月12日，县汽车运输公司撤销，成立县汽车货运站、县汽车客运站、县汽车修理厂。

1985年，局机关增设团委，股室干部有所变更，全局23人。局长1人，副局长3人，退居二线局长2人，工会主任1人，副主任1人，正副股长6人，纪检干事1人，团委书记1人。县运输市场管理办公室易名县公路运输管理所。县汽车修理厂1984年12月划属县汽车工业公司，至1985年10月2日改为县交通局管辖。

