

松滋县 交通运输史



HAOTONGYUNSHI



松滋县交通运输史

朱士嘉 丙寅年夏

(朱士嘉：湖北省文史研究馆馆长、

中国地方志协会副会长)

松滋县交通运输史

编辑	松滋县交通局史志办公室
出版	交通部中国公路交通史编委会 《公路交通编史研究》编辑室
印刷	湖北工学院印刷厂
日期	一九八六年八月十日

《松滋县交通运输史》审稿小组

组长 肖元芳

成员 张卜烈 余正强 章子常
 刘传宝 周秋高 陈辉炯
 赵 瑜 曾伯龙 杨昌荣
 杨士启

工 作 人 员

资料搜集 雷雨田

初稿打印 章 苹 马立琼

主笔 邓和平

顾问 苏敬之 朱厚宽

湖北省松滋县交通局 编
交通部中国公路交通史审编委员会
《公路交通编史研究》编辑室出版

一九八六年七月

序 言

《松滋县交通运输史》的编成出版，是一件很有意义的事情。这本书至少可以起到两方面的作用，一是通过丰富的史料辩证地论述交通运输与政治、经济、军事、文化各方面的内在联系，显示出本县交通运输发展的特点，为历史地认识松滋交通和振兴松滋交通提供一些科学依据；二是通过历代松滋交通发展变化这个侧面，体现本县的巨大变化，激发我们热爱家乡，热爱祖国的深厚感情，并愿为她献出我们的全部智慧和青春。这两个方面的作用也正是我们所提倡的物质文明建设和精神文明建设的部分内容。

松滋自古称为“乐乡”，山青水秀，景色宜人，资源众多，物产丰富，历代人民繁衍生息在这块土地上，进行了多方面的辛勤开发。在交通方面，他们历来以修路筑桥为善事，把出资设渡视为义举，业绩累累，有口皆碑。特别是新中国成立后，松滋的交通运输建设进入了一个崭新的阶段，现代化的铁路、公路和水上交通，从无到有，欣欣向荣；运量迅速增长；管理逐步健全，为当前的社会主义四个现代化建设提供了最基本的条件。

交通运输条件同社会发展状况之间，既要求相互适应，又经常处于不相适应的变化之中，这就要我们结合当地特点，认真总结历史经验，做到承前启后，统筹规划。松滋地处湖北西南边陲，为平原与山区的过渡地段。历史上平原地区有过河湖舟楫之便，由于航道阻塞和客货流量、流向的变迁，今日难以完全符合需要。至于大片丘陵和山区，工矿资源比较齐

全，急待开发利用，初步形成的陆上大宗运输方式需要充实提高。此外，通过本县的枝（城）柳（州）铁路、沙（市）澧（县）公路和长江水段担负着日趋频繁的过境运输，势必对松滋县的交通建设产生影响。所有这些情况，决定着松滋境内要有一个包括各种主要运输工具的、多层次的综合交通网络。“要致富，先修路”，“致了富，勿忘路”，这是历史经验的总结。

松滋县的党政领导高度重视交通运输工作，交通局的同志们付出了艰苦劳动，在较短时期内，写出了这本质量较好的史书。桑梓盛举，不胜欣喜，值此付印之际，是为之序。

北方交通大学 苏敬之

1986年3月于北京

目 录

序言

概述	(1)
第一章 民国以前的交通运输	(7)
第一节 唐朝以前的历史追溯	(7)
一、交通线路及运输	(9)
二、桥梁述略	(14)
三、舟楫的演变	(15)
四、交通枢纽——上明城	(16)
第二节 唐至明朝交通运输梗概	(18)
一、交通运输的演变	(18)
二、驿运述略	(20)
三、漕运概况	(24)
四、港口与市镇的繁荣	(27)
五、古桥、渡口	(31)
第三节 水陆兼运的清朝交通	(34)
一、驿运的发展与消亡	(34)
二、水运大发展	(38)
三、“功德桥”的分布	(48)
四、民间运输组织的萌芽	(52)
第四节 历代诗人笔下的松滋交通	(58)
一、诗人咏航道	(58)
二、诗人咏港口	(61)

三、诗人咏渡口·····	(62)
四、诗人咏驿道·····	(64)
五、诗人咏大道·····	(66)
第二章 民国时期的交通运输·····	(70)
第一节 水路运输的兴衰·····	(70)
一、沙道观港的荣枯·····	(71)
二、“北五场”的运输演变·····	(77)
三、水运组织状况·····	(81)
第二节 装卸搬运的发展·····	(86)
一、民伕运输队·····	(86)
二、码头装卸搬运·····	(88)
三、车马运输·····	(92)
第三节 抗日战争期间的驿运·····	(96)
一、线路分布·····	(96)
二、运力与运价·····	(97)
三、运输管理·····	(97)
第四节 筑路运动与汽车运输·····	(99)
一、改造县乡大道·····	(99)
二、三次筑路运动·····	(102)
三、汽车运输的开端·····	(105)
第五节 运输业者革命斗争纪略·····	(108)
一、军运纪事·····	(108)
二、横堤码头工人罢工始末·····	(109)
三、抗日英雄事迹辑录·····	(110)
四、抗暴、抗丁、抗伕斗争片断·····	(112)
第三章 中华人民共和国成立后的交通运输·····	(114)
第一节 交通运输的恢复和社会主义改造·····	(114)

一、水运的民主改革和社会主义改造·····	(114)
二、搬运组织的整顿与发展·····	(118)
三、重点运输——淛水流域的粮运·····	(120)
四、松滋河航道的变化及其影响·····	(121)
五、陆路的修复、兴建与汽车运输·····	(122)
第二节 交通运输的蓬勃发展与调整巩固·····	(126)
一、公路的修筑与改善提高·····	(126)
二、治理松滋河航道·····	(131)
三、船舶的更新改造·····	(131)
四、码头建设与装卸搬运的发展·····	(134)
五、水陆联运·····	(138)
六、交通运输专业体系的形成·····	(141)
第三节 “文化大革命”期间交通运输 的曲折进展·····	(142)
一、铁路的修建与营运·····	(142)
二、公路、桥梁建设与发展·····	(149)
三、运输与装卸·····	(156)
第四节 交通运输发展的新阶段·····	(162)
一、公路改造与技术进步·····	(162)
二、汽车运输的发展·····	(176)
三、铁路运输的发展·····	(182)
四、船舶更新与推广新技术·····	(189)
五、装卸运输联合体的形成·····	(195)
六、运输专业户的兴起·····	(197)
第四章 专 题·····	(203)
第一节 “三统”管理·····	(203)
一、“三统”管理的起源及其内容演变·····	(203)

二、“三统”管理的历史作用·····	(204)
三、“左”的思潮对“三统”管理的影响·····	(206)
第二节 航政·····	(208)
一、机构演变·····	(208)
二、港航管理·····	(210)
三、港航监督·····	(212)
第三节 公路交通监理·····	(216)
一、监理机构·····	(216)
二、车辆及驾驶人员的管理·····	(217)
三、开展“四项文明”建设活动·····	(220)
第四节 铁路安全监察·····	(223)
一、组织机构·····	(223)
二、安全监察及其措施·····	(224)

附录

船舶统计表(1949——1985年)·····	(230)
汽车统计表(1956——1985年)·····	(232)
客货运量及周转量综合表(1985年)·····	(233)
水路客货运量及周转量统计表 (1949——1985年)·····	(234)
公路客货运量及周转量统计表 (1956——1985年)·····	(236)
铁路客货运量(发送量)统计表 (1973——1985年)·····	(237)
装卸、搬运量统计表(1949——1985年)·····	(238)
名人轶事·····	(239)
一、傅宰相修金山桥·····	(239)

二、谢元淮建官桥·····	(240)
三、周总理关心农用运输·····	(240)
四、徐向前墨染松滋渡·····	(241)
五、贺炳炎赠送汽车·····	(241)
六、张体学与松滋公路·····	(242)
七、高扬文为松宜铁路题词·····	(242)
大事年表·····	(243)
 后记·····	 (248)

概 述

松滋位于湖北省西南部，长江中游南岸。跨东经 $111^{\circ}14'$ —— $112^{\circ}02'$ ，北纬 $29^{\circ}53'$ —— $30^{\circ}22'$ 之间。东与公安、江陵接壤，南与湖南石门、澧县交界，西与五峰、宜都毗邻，北枕长江与枝江隔江相望。地处巫山山脉荆门支、武陵山脉石门支与江汉平原的交汇地带，地形由西南向东北呈四阶梯递降，东西长77公里，南北宽55公里，总面积2176平方公里。西南多山，高度在海拔400米以上，群峦起伏，沟壑纵横，海拔500米以上的大山有20座，最高点在大岭，海拔815.1米；中部、中南部为岗地丘陵，海拔在80——400米之间，具有宽谷低丘的特点；东部、东北部是平原湖区，海拔80米以下，最低地面是王家大湖芦苇场，海拔34米。总面积中，山区占22.68%，丘陵占48%，平原占29.32%。境内水系分江河和山溪河流两类：江河有长江及其支流松滋河、采穴河、莲花沱河；山溪河流有澧水、界溪河（古油水）等10条。平原地区现存王家大湖、小南海等六个较大湖泊。山区、丘陵有水库44座，大型的有澧水水库。江河的船只密度较大，溪河中仅澧水行舟，大、中型水库及部分湖泊有短距离航线。由于地形差异，导致山区道路崎岖，丘陵桥梁密布，平原渡口众多。

松滋历史悠久，距今六、七千年前，已有人类在此劳动、生息。原始的运输工具和运输形式在劳动中产生。

春秋、战国时期，松滋地域位于楚国中心地区，因战争频繁，大型的“舫船”（两船相并）运输已经在长江中出现，从而促进了本地与外地的联系。县南油水、澧水，舟通长江；县北

大江，船航巴蜀。水陆联运经江陵，溯汉水而至均县，转入丹江而上，舍舟越岭，至洛水；顺洛水到达东都洛阳。

西汉初年，中央统治集团执行“与民休息”的政策，鼓励发展农业，压抑重利盘剥的商人，这有利于各郡、县的经济发展。汉高祖五年（公元前202年），现松滋地域名叫高城县（县治在小南海以南）；县南有车路连接旧日的秦楚大道。当时，用两轮或两轮以上的车辆可以从外地运进金属制品、生产用品，运出土特产品。

东晋咸康三年（公元337年）前，北方动乱，庐江郡松滋县（今安徽省霍丘县）流民逃避兵荒迁入，并侨置松滋县，设署上明。这次大规模的难民流徙，从交通上讲，是一次不规范的民众运输。

唐至清朝，因政治、军事的原因，统治者只重视发展驿运和漕运，不重视地方交通建设，因此松滋的陆路运输发展缓慢。然而，劳动人民为改善交通条件，仍在封建制度的桎梏下艰难地前进。在此期间，松滋人民在山区、丘陵地带不拘一格地广建桥梁。根据溪涧和地形地貌，因地制宜，相势立形，就地取材，随财定貌，营建出一大批石磴桥、藤索桥、浮桥、梁桥和拱桥。水运方面，则改良船型，探索水域，开辟了松滋通往湖南湘、资、沅、澧四水的运输线；通过“义捐”的方式，在江河湖港设置了一批“义渡”。

辛亥革命，推翻了几千年的封建帝制。民主革命的先行者孙中山先生，在实业方面提出了“修治道路以利民行”的主张，得到广大民众的拥护，一度形成修建、改造道路的热潮。民国初期，松滋的中部、南部的部分小径被改造成乡间大道；1934年，始修公路。然而，因长年军阀混战，地方官吏横行，壮丁、船只多被应征服役，物资运输仍未摆脱人挑畜驮的原始状态。

抗日战争时期，县内交通曾一度畸形发展。那时，长江北岸被日本侵略军占据，人民不堪奴役，纷纷南逃，松滋人口猛增，加上大量国民党军队驻防，需要发展军运，故民众性集团运输一时兴起。商人的涌入，带来了港口码头的短暂繁荣；日军南犯的加剧，国民政府采取拆桥毁路的方式堵塞，对交通设施的损害极大，物资交流有赖于驿运。

抗日战争胜利后，推行“复路运动”，为蒋介石的全面内战服务。这时，松滋再次修筑土面公路。1947年才有汽车。

中华人民共和国成立后，在中国共产党的领导下，交通运输才开始大踏步前进。1955年，全县水运业、搬运业普遍建立了高级合作社，完成了对生产资料所有制的社会主义改造，消灭了运输中的无政府状态；1956年，修复、新建公路三条，添置汽车四辆。1957——1966年，新建了公路24条、桥梁21座，装卸搬运单位发展到17个，职工876名。水运方面，全县有各类船只212艘，总载重吨位3863吨。通过开展技术改造和技术革新，县内有了制造机动船的能力；新辟、扩建了一批港口，全县有港口七个，码头12个，年平均装卸量达43.6万吨。专业运输体系已经形成。

“文化大革命”期间，松滋县属“小三线”建设基地，加之煤矿建设的需要，十年间，修筑了松宜矿区铁路和枝（城）柳（州）铁路松滋段。铁路成了远距离客、货运输的大动脉，它为开发矿产资源、加强与各大区的经济联系，改变松滋经济结构起着巨大作用。同时，还新修、改善公路25条，总长277公里；新建、改造公路桥梁30座，绝大部分系永久性标准；组建了14个汽车队，客运班次24个，营运里程852公里，客货运输能力大幅度提高。特别是新江口、沙道观两座大型公路桥的建成，彻底改变了松滋平原湖区“过河难”的状况。

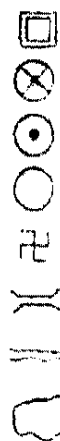
1976年，粉碎了江青反革命集团，通过拨乱反正，松滋交通运输进入了一个新的发展时期。本时期内，县水运企业的船舶全部实现了机械化拖带，并突破长江A级航区的禁锢，航线延伸到上海；县造船企业具备了制造长江水系优良船型——300吨级分节驳和新型节能船——风帆助航船的能力，公路交通建设由专业转到面向全社会。1985年，区乡公路里程达882公里，占全县公路总长1126公里的88.4%。总长中，渣油路面占107公里。在经济体制改革中，装卸搬运开始突破传统的运输形式，把水运、汽运、拖拉机运输和装卸搬运结合起来，形成运输联合体；运输专业户在“松绑放权”中应运而生；铁路运输由“临管运输”转为正式营运，大逞雄威，1985年担负起全县40.5%的货运任务。1985年底，全县交通线路总长1463.24公里（其中铁路65.46公里，公路1125.88公里，航道271.9公里）；运输能力17,995吨位（其中汽车1013辆，3250吨位；拖拉机2599台，3303吨位；船舶55艘，11,442吨位）；水陆客运量376.45万人次，旅客周转量10402.06万人公里；水陆货运量467.35万吨，货物周转量25,969.98万吨公里。

优越的社会主义制度极大地解放了生产力。建国后三十五年中，松滋交通运输的发展速度是以往任何一个朝代都不可比拟的，这就是历史的结论，公正的结论。

松滋县水陆交通图 (公元一九三六年)

例

图



治署 镇 村 宇 同 流 泊
县 区 市 乡 庄 桥 河 湖

洲 道 界 界 界
沙 大 堤 为 省 县 区

