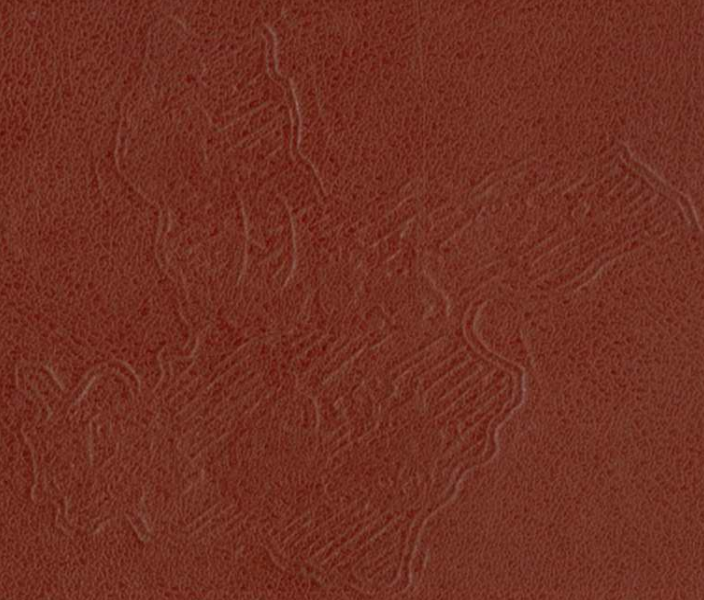


004497

大冶县交通志

dà yě xiàn jiāo tōng zhì



广西人民出版社



大冶县交通局交通志编纂委员会 编



B74-1

1

大冶县交通志编纂委员会及编辑人员名单

编纂委员会

主任委员 柯春华

副主任委员（以姓氏笔划为序）

马明山

王来保

冯美振

刘琼英

汤银成

柯益柏

委 员

石东海

刘泽生

乔福增

张心修

林玉山

胡德益

阎发彬

葛连瑞

詹克宏

主 编

叶开霞

刘会双

李子衡

目

录

序一	1
序二	3
凡例	5
概述	7
第一编 航道	18
第一章 湖区航道	18
第一节 大冶湖航道	18
第二节 县境梁子湖航道	20
第二章 江库航道	23
第一节 县境长江航道	23
第二节 水库航道	24
第三章 航道养护	25
第二编 公路	26
第一章 古代道路	26
第一节 驿道	26
第二节 津梁	29
第二章 公路路线	34
第一节 大冶第一条汽车路	34
第二节 国道公路	38
第三节 省道公路	40
第四节 县道公路	44
第五节 乡(镇)村公路	47
第六节 专用公路	48
第七节 其它道路	49

目

录

第三章 公路桥隧	55
第一节 武全线(县境)公路桥	55
第二节 铁贺线(县境)公路桥	57
第三节 牛龙线公路桥	58
第四节 马金线公路桥	59
第五节 西张线徐桥大桥	59
第六节 公路隧道	59
第四章 公路养护	62
第一节 养护单位	63
第二节 养护劳力	68
第三节 养护工具	71
第四节 养护技术	72
第五章 公路绿化	76
第一节 路旁植树	76
第二节 公路苗圃	78
第三编 铁 路	80
第一章 铁路路线	80
第一节 干线铁路	80
第二节 支线铁路	82
第三节 专用铁路	83
第二章 铁路桥涵隧道	84
第一节 干线铁路桥涵	84
第二节 支线铁路桥涵	85
第三节 铁路隧道	88
第三章 铁路养护	89

第一节 大冶领工区	89
第二节 金山店领工区	89
第四编 客货运输	91
第一章 运输工具	91
第一节 水运工具	92
第二节 陆运工具	96
第三节 车船修造	111
第二章 运输单位	119
第一节 水运单位	119
第二节 陆运单位	123
第三章 运输设施	133
第一节 港口码头	133
第二节 汽车站	142
第三节 火车站	147
第四章 装卸搬运	154
第一节 专业装卸搬运	155
第二节 副业装卸搬运	164
第五编 管 理	169
第一章 管理机构沿革	169
第一节 县交通局	169
第二节 水路交通管理机构	170
第三节 陆路交通管理机构	173
第二章 管理业务	180
第一节 水路交通管理	180
第二节 陆路交通管理	183

第六编 人 物	201
第一章 人物录	201
第二章 人物传	203
第三章 人物记	206
大事记	209
附录：苏区交通	231
石黄镇重要交通史料辑录	235
大冶县公路营运里程表	244
1986年大冶县民间渡口布局	249
跋	251

序

大冶，素有“江南聚宝盆”和“荆楚门户、吴越屏障”之称。丰富的矿产资源和优越的区位条件，因而，先民们在春秋时期就在此地辟航建驿，大兴炉冶。在近代历史上随着自然资源，尤其是矿产资源的开发和外国列强的掠夺，大冶资源的需要，交通事业得到相应发展。

中华人民共和国成立后，为大冶县交通事业开创了新的发展局面，经过四十年的建设，公路、铁路、航运等方面都取得了巨大成就。开始步入现代交通运输行列，“五省通衢”之势正在形成。可以说，大冶经济和文化发展的史实，都留存着交通事业不断发展的足迹。

《大冶县交通志》这部地方专业志书，以马列主义、毛泽东思想为指导，以《关于建国以来党的若干历史问题的决议》为准绳，运用辩证唯物主义和历史唯物主义的立场、观点、方法，全面系统地记述了大冶交通运输事业的历史和现状，可谓博采精纂，宏微俱备。出版这部内容丰富，史料翔实，具有地方特色的交通志，确实是一件可喜可贺的大好事，也是留给子孙后代的一笔宝贵精神财富。

随着社会主义现代化建设事业的发

大冶县人民政府副县长
曹伏珠

展，现代交通事业任重道远。但愿现在承担此项重任的人们及后来者，能借鉴此志，自我鞭策，去开创更加宏伟的事业，去开拓更加美好的未来。

序

二

交通，作为经济、文化发展的先行，是社会进步的重要标志，是人民生活的必需。交通事业的发展程度如何，标志着一个国家、一个地区经济文化的发展速度。因为，没有交通的开拓，人类物质文明建设和精神文明建设都会受到抑制。

大冶地处鄂东南，滨临长江南岸，历史悠久。早在旧石器时代，我们的祖先就在这块土地上繁衍生息。商周时期，先民们开始在此“竖炉炼铜”。唐天佑二年（905）更是“大兴炉冶”。宋乾德五年（967），取“大兴炉冶”之意，建立县制。大冶之所以长盛不衰，不仅是因为她有丰富的矿产资源，而且是交通便利。因此，大冶在中国历史上有她灿烂文明史实的一席之地。

《大冶县交通志》作为地方经济专业志，记载了大冶有史以来交通事业的变迁史实，并集区域性、思想性、科学性、资料性于一书，反映了交通行业特点和大冶地方特色。这部专著，坚持实事求是的思想路线，本着掌握和了解本地方、本行业情况，所做的全面调查，经过《大冶县交通志》编纂诸君劳蒞远绍，溯古资今，成此十几万字志书，的确难能可贵。

大冶县交通局局长
柯春华

《大冶县交通志》尽管还有某些不足，但无疑将对从事交通工作领导和各个运输业单位具有一定的指导意义，为今后发展大冶的交通运输事业会有所借鉴，也为后来者留下一份宝贵的文化遗产。

这就是我沾墨染纸，略抒祝忱之意。

凡

例

一、指导思想：编纂《大冶县交通志》，以马克思主义、毛泽东思想为指导，以中共中央《关于建国以来若干历史问题的决议》为准绳，以“存真求实”为原则，其使思想性、科学性和资料性相统一。

二、体例：按交通运输行业的事物属性横分门类，按事物的产生沿革、现状竖写。分篇、章、节、目、子目五个档次。以志为主，记、传、图、表、录诸体组成。

三、地域：按大冶县现辖行政区域记述；前已划出的地域，在有关项目中略述；历史上跨县管理的、今县内的详述，今县外的略述。

四、断限：上限一般起于清，但根据所获资料作适当追溯；下止于1986年底。《大事记》截至1987年末。

五、文体：用现代语体文书写。

六、数字：按国家语言工作委员会等七个部门公布的《关于出版物上数字用法的规定》书写。

七、度量衡：按国务院《关于在我国统一实行法定计量单位的命令》的有关规

凡

例

定书写。历史上的旧计量单位，按当时的记载照写，能按法定计量单位换算的，则换算注释。

八、历史纪年：中华人民共和国成立前，以朝代年号或民国纪年，并换算公元纪年。中华人民共和国成立后，按公元纪年，用阿拉伯数字书写。中华人民共和国成立前、后，简称建国前、后。

九、《大事记》以编年体为主，记事本末体为辅。

十、注释：志书所引用的原文或大意在编后注明资料出处。

概

述

大冶，据《尚书·禹贡》载，古为荆州之域，周为楚，秦属南郡，汉属江夏郡，三国属吴，晋、隋、唐随郡而变。宋乾德五年（967年），南唐（国）在此建县，取“大兴炉冶”之意而得名。大冶县位于长江中游南岸，幕阜山脉北侧边缘丘陵地带。三山六地一分水，南高北低东西平。最高海拔太婆尖840米，最低海拔东部港底11米。现行区域，西起东经 $114^{\circ}31'$ ，东至东经 $115^{\circ}20'$ ，南起北纬 $29^{\circ}40'$ ，北至北纬 $30^{\circ}19'45''$ ，总面积1632.5平方公里，人口74.73万。境内矿藏遍布，采冶发达，土壤肥沃，物产丰富，气候宜人，风景秀丽，是全国冶金工业和建材工业重要基地之一，素有“江南聚宝盆”之称。

大冶湖及梁子湖水系中的保安湖、金牛港、高河港，直接与长江相连通，是天然的黄金水道。人们利用这种得天独厚的优势，进行水陆运输。已发掘的石龙头旧石器遗址^①，证明早在30—40万年前的旧石器时代，我们的祖先就在这块宝地上取石制器，开拓生息，踩出了人行小道。公元前26—22世纪的五帝时代，人们已“剡木为舟，剡木为楫”^②，使用原始的工具进行水上运输。公元前16—11世纪的商

概 述

代，改独木舟为木板舟^③。陆路运输，改人力提、驮、拖，驯化牲畜，用畜力进行驮、拖运输，这是交通史上的第一次变革。

境内发掘商周时期的文化遗址，有铜录山古铜矿、西畈乡境鄂王城、大箕铺古城及四斗粮、蟹子地、香炉山、李和、杨桥、毛铺、王家坳、李家湾、詹爱宇等12处^④，出土文物有炼铜竖炉、炼渣、铜铁木质采矿工具及石、陶质生活器皿、新石器时代的生产工具。周夷王八年（前880）楚子熊渠统领江汉间，封其次子熊红为鄂王，建鄂王城，此时县属鄂王辖地。至东周时期，鄂王城城外有护城河，与高河港相通^⑤，水运可经梁子湖入长江，溯汉水到达南阳（河南）^⑥。

汉献帝建安四年（199），孙策攻黄祖，黄祖部下刘勋投西塞筑垒自守。黄祖派太子射率军五千助勋。孙策用浮兵二千、船千只，攻西塞^⑦。

魏黄武五年（226），孙权为御曹军南下，在大冶一带“作千口剑、万口刀”，后建都于武昌（今鄂州）^⑧。

晋宋梁陈时期，大冶白雉山“置炉烹炼”、“柳铜”^⑨。晋朝（265—420年），

保安湖畔建转运矿石的码头一座^⑩，距今保安镇南约4公里。

唐朝，全国驿道线，从江夏郡（今武昌）穿越大冶至浔阳（今江西九江）^⑪。唐天佑二年（905），吴国在武昌郡永兴县（今马叫一带）设青山场院，大兴炉冶^⑫。

唐宋时期，大冶铁山“置炉烧炼金铁”^⑬。

宋乾德五年（967）升青山场院，并析武昌三乡，建立县制^⑭，县治设在金湖镇（今大冶镇）。交通以水运为主，木帆船载物，航行在大冶湖、梁子湖及长江一带。县治为中心的驿道运输线初现雏形，向四周幅射。宋嘉定年间（1208—1224），换缘桥（今还地桥）建成三孔石拱桥^⑮。

明洪武年间（1368—1398），大冶县城始建谷仓，储运漕粮。到明万历十三年至二十年（1585—1592），金湖镇采芹桥（今西桥）附近建“便民”、“义丰”、“时丰”粮仓^⑯。万历十六年（1588），民众集资重修金堤大小二桥^⑰。

清道光年间（1821—1850），除县城谷仓外，在四会、宣化、安昌、永丰四乡还建有“社仓”82所，储谷2.79万石^⑱，其中漕粮占28.9%。清朝，漕运组织严密，湖北分为三帮，大冶被编入二、三帮^⑲。大冶每年上交正米（即大米）5966石^⑳。

康熙、乾隆年间（1662—1795），大冶等县运道梗塞，不通舟楫，上交漕粮改折征银。清同治九年（1870）创建黄石港、胜洋港堤闸。清光绪二十八年（1902），四顾堤闸建成，直通长江的大冶湖航道受阻^㉑。

清光绪八年（1882）《大冶县志》载：以县城为中心，

向外幅射的驿道共12条,计662里(331公里),内连重点乡镇,外通四周邻县。丁卯县志及光绪续志载:桥梁99座,渡口14处。清朝,大冶港得其门形成固定码头,光绪二十六年(1900)确立箩行,由96人组成。此后,黄石港、石灰窑先后形成9座固定性码头,箩行总人数达500余人。金牛港、保安港、河口港、还地桥都成了固定码头。至清末,境内(不含今黄石市区),共有码头13座,固定搬运工人404人。在境内活动的帆船550余艘,总载重约5700余吨。

清末至民国时期,大冶交通发生质变:水上出现轮船运输,陆地修建铁路、公路,这是大冶交通史上的第二次变革。

清同治十三年(1874),招商轮船局的轮船和英国太古公司轮船首入黄石港。民国5年(1916),佑渊轮船公司“寰泰”轮首入金牛港,开辟汉口至金牛航线,自此小火轮断断续续在此线航行。民国36年(1947)4月,大冶轮船局成立,有轮船一艘,合资本额16亿法币。到1949年,活动在县内的轮船主要在黄石港口,拥有轮船的单位为:华中钢铁有限公司、鄂南电力公司、利华煤矿公司、源华煤矿公司及外国在黄石的英国太古和美国公司,共6家,轮船数艘。1949年5月,大冶解放。石(灰窑)黄(石港)镇成立工矿特区,1950年成立省辖黄石市,从此黄石港口属黄石市区管辖。

一
○ 光绪十六年(1890),清廷湖广总督张之洞,利用德国借款、设备和技术,指示大冶知县张飞鹏开采铁山铺一带的铁矿。为使矿石快速运往黄石江边,用轮船运往汉阳,于光绪十七年(1891)三月,正式修建铁山至铺石灰窑铁路,