

黄冈县交通志

HUANGGANG XIAN JIAOTONG ZHI



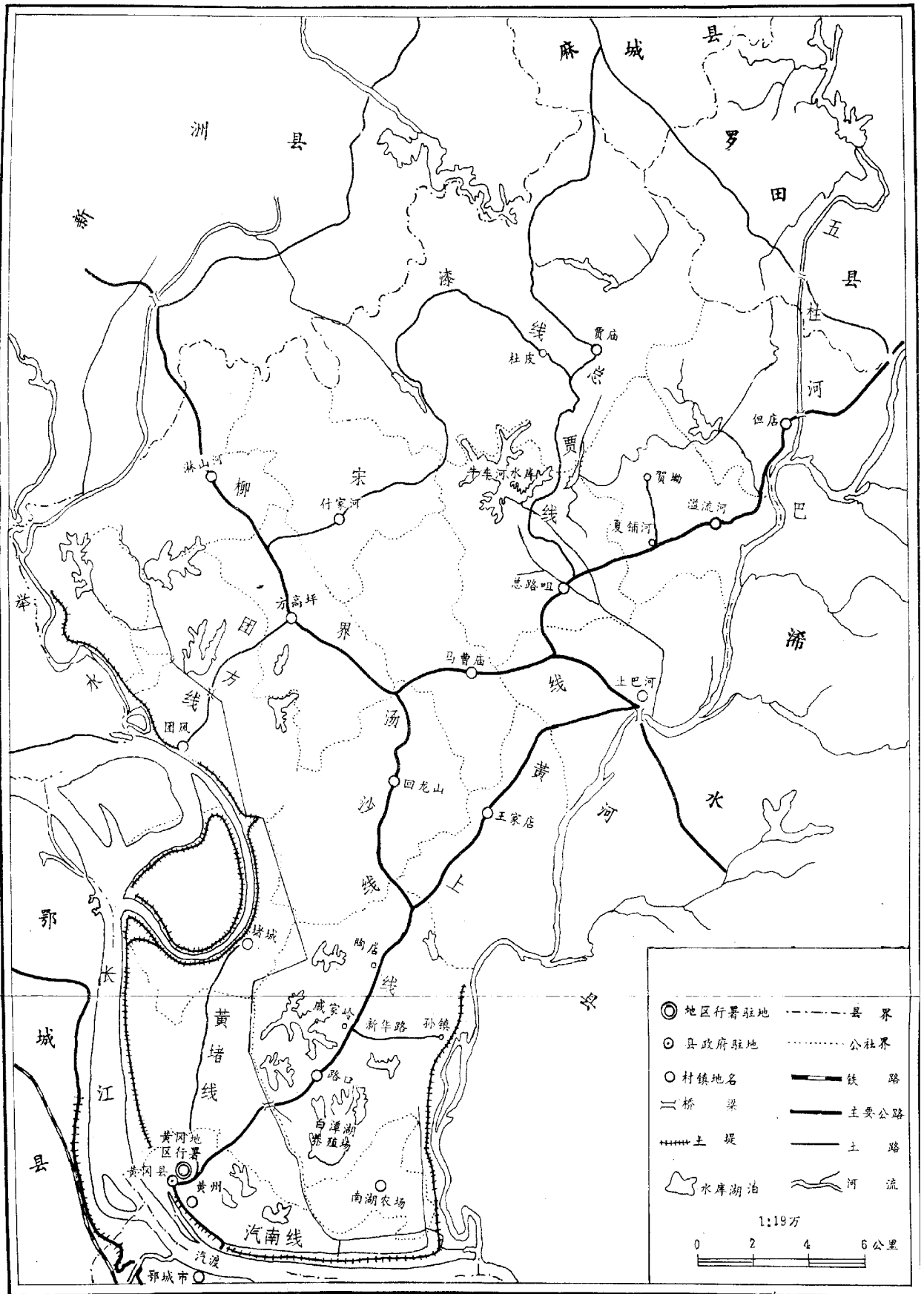
黄冈县交通史志编辑室

黄 冈 县 交 通 志

黄 冈 县 交 通 史 志 编 辑 室

一九八四年七月

黄冈县交通图



序 言

交通运输业，素有国民经济“命脉”之誉，冠以工农业生产“先行官”之称。从古至今，在政治、经济、军事上的地位举足轻重。我县南临浩渺之长江，北接蜿蜒之大别山脉，历史远古。然而在旧中国，交通极为落后，运输工具更差，主要靠畜力和人力，拖曳纤索，饮泣道途，朝夕负荷，苦不言状。中华人民共和国成立以后，交通运输业飞速发展，对我县工农业生产和人民物质文化生活水平的提高，起着巨大的推动作用。本志书以确凿史实，陈述百年来特别是1949年以后，我县交通运输业发展的全过程及其巨大变化。稽前示后，鉴古明今，使之掌握交通发展的规律，有利于今后的建设。

清光绪之前，我县交通陈迹虽载简册，但极粗略。其后年间，史载甚微，更无交通专志，系属首纂，它体现了社会主义制度的优越性，是我县交通运输业兴旺发达的标志。继往开来，为后嗣留下了宝贵的财富。

《黄冈县交通志》的编写，进行了大量的调查和研究工作。尊重史实，秉笔直书，纵横合宜，详略适度，取精用弘，记述翔实。融资料性、科学性于一炉，集史料之大成于一体，自成特点，别具一格。此志书出版问世，将为黄冈县志的修纂，作出有益的贡献。

王 智 明

1984年6月21日

黄冈县交通史志编纂领导小组名单

组 长：王智明

副组长：左英豪

成 员：熊长年 熊才来 钟笃阶 余火松 吴昌华 何林山
叶晏清 刘跃进 汪思鹏 易以清

编写人员名单

主 编：左英豪

副主编：丁仲三

编 辑：陶华林 鲍小林 赵鸿熙 吴德群

目 录

黄冈县交通图

凡 例.....	1
第一章 概 述.....	2
大事记.....	6

清末航道图

第二章 航道与港埠.....	13
第一节 航 道.....	13
(一)长江.....	13
(二)巴水.....	15
(三)举水.....	16
(四)长河.....	17
第二节 港 埠.....	18
第三节 渡 口.....	24
第三章 水上运输.....	28
第一节 工 具.....	28
(一)竹筏.....	28
(二)木船.....	29
(三)机动货船.....	34
(四)客轮.....	36
第二节 货运.....	40
(一)竹筏运输.....	40

(二) 木帆船运输·····	41
(三) 机动船运输·····	43
第三节 客 运·····	45
第四节 渡 运·····	47
(一) 划渡·····	47
(二) 轮渡·····	49
(三) 汽渡·····	49
第四章 装卸搬运·····	50
第一节 工 具·····	50
第二节 生 产·····	51
黄州府清末驿道图	
第五章 道路演变·····	54
第一节 人行道和驿道·····	54
(一) 人行道·····	54
(二) 驿道·····	55
民国时期公路图	
第二节 中华人民共和国成立前公路之概貌·····	56
第三节 中华人民共和国成立后公路之发展·····	59
(一) 恢复与抢修·····	59
(二) 大办公路·····	62
(三) 稳步发展·····	63
(四) 渣油路·····	64
第四节 桥 梁·····	68
(一) 古桥考述·····	68
(二) 桥梁发展史略·····	71

第五节 公路养护	79
(一) 土路养护与民工建勤	79
(二) 渣油路面的养护	81
(三) 全面养护	81
(四) 养护机械化的发展	82
第六节 公路绿化	82
第六章 陆路民间运输	84
第一节 运 具	84
(一) 箩筐、扁担	84
(二) 手推车	84
(三) 畜力车	85
(四) 滑杆	85
(五) 轿子	85
(六) 拖拉机	86
第二节 运 输	87
第七章 汽车运输	91
第一节 货 运	91
黄冈县客运线路图	
第二节 客 运	95
第三节 车 站	99
第四节 维 修	105
(一) 保养	105
(二) 维修	105
(三) 汽修厂简介	106

第八章 企业管理	108
第一节 水运企业	108
第二节 装卸企业	109
第三节 汽运企业	112
第四节 附属工业	113
第九章 交通管理	118
第一节 航政管理	118
(一) 港航监督	118
(二) 船舶管理	119
(三) 船员管理	125
(四) 海损事故	126
第二节 路政管理	128
第三节 车辆管理	130
(一) 机动车辆管理	131
(二) 三统管理	132
(三) 驾驶员管理	133
(四) 安全管理	134
(五) 事故处理	136
第四节 民间运输管理	137
第十章 职工	146
第一节 职工队伍	146
第二节 职工生活	148
第三节 先进人物	153
第十一章 机构沿革	156
第一节 交通局沿革	156

第二节 交通局党组织..... 160

第三节 所属单位建制沿革..... 160

第四节 所属单位党组织..... 172

第五节 群团组织..... 173

 (一) 工会..... 173

 (二) 团组织..... 174

 (三) 职工代表大会..... 174

 (四) 民兵..... 175

 (五) 妇女组织..... 175

后 记

凡 例

一、本志所用史料，上限多为清末，亦因事而异上溯古代。下限为1982年，以贯通古今。本着“详今略古、详近略远”的原则，着笔于中华人民共和国成立后我县交通史实。

二、中华人民共和国成立以前，黄冈与新洲并为一县，名黄冈县，中华人民共和国成立以后分治。为了保持交通体系的完整，再现事物的始末，分县前涉及新洲的交通史料亦取而不舍，从简记述。

三、黄冈地区所属的汽运、汽渡、轮渡、水运等，因在我县境内，其营运业务亦择要记述。

四、本志结构形式，事以类从，以水运、公路、陆运为主体，分为十一章共三十八节。地图表示空间，大事记标明时间，概述是志书的综合缩写，三者构成本志的总纲，冠于志书之首。

五、图表照片形象直观，一目了然，依内容需要穿插其间，以求图文并茂，相得益彰。

六、本志体例为编年体与记事本末体相结合，经纬相宜，纵横交错。

七、记时的写法，凡历史年代，均使用各朝代年号和汉字数字，并括注公元纪年。如：清光绪二十四年（公元1898年）；中华民国十二年（公元1923年）。中华人民共和国成立后，正式宣布使用公元纪年，因此，中华人民共和国成立后均用公元纪年和阿拉伯数字。

八、计数的写法，对古道、古桥等计数，仍按引用的原文献资料使用汉字数字表述。凡近代、现代均用阿拉伯数字。

百分数用汉字表示，如“百分之五十”，“千分之五”等。

第一章 概 述

〔简况〕我县位于湖北省东部，大别山南麓，长江中游北岸，与鄂城隔江相望。古谓“前界大江，后据崇阜”。四周毗邻新洲、罗田、浠水、麻城等县，西距湖北省会武昌78公里。县内地势北高南低，北部为大别山脉，海拔高度约250米，最高点为大崎山，海拔1040.8米。自北向南，山势渐跌，岗峦起伏，海拔100米左右，属丘陵地带。平原主要在沿江一带，海拔50米以下。最低处是白潭湖，海拔14.2米。我县地域东西宽32.7公里，南北长53公里，全县总面积1,199.38平方公里，耕地面积51.44万亩。全县有132,478户，总人口570,155人。

我县气候四季分明，春、秋季节多北风和东北风，一般风力2至3级，最大风力5级；夏季多东南风，一般风力2至3级，最大风力5级；冬季多北风和西北风，一般风力2至3级，最大风力8级（1982年）。

我县土地肥沃，物产丰富，经济发达，商旅云集。盛产粮食、棉花、鲜鱼，素称“鱼米之乡”。主要矿产有铁、铜、铅、锌、磷、石英、水晶、石棉等自然资源。经济上的客观条件，为交通运输的发展提供了物质基础，展现了广阔前景。

中华人民共和国成立以后，在党和人民政府的领导下，我县交通运输事业取得了巨大成就。到1982年底，公路通车里程335.95公里，为1949年（72.5公里）的4.6倍。修建永久式大中型桥梁49座，总长1,725.1米。陆运货运量19万吨，为1952年（200吨）的950倍。汽车客运量180.21万人，为1952年（30人）的6万倍。水运货运量

61.71万吨，为1949年（1.78万吨）的35倍。港口货物吞吐量64.95万吨，为1952年（6.25万吨）的10倍。1952至1982年的交通运输总收入6,398万余元，上缴国家税金192万余元。交通运输在我县人民生活和国民经济中占有重要地位。

〔公路〕清朝时期，我县陆路交通主要靠官办驿道。所谓“飞鞚叠骑尘碾尘，报书一夕三回至”。黄冈县设有齐安驿，在黄州一字门内，急递总铺设于清源门外沙街。府、县驿道贯穿全县，纵横交织。驿道上毂击肩摩，轩轻常川，轮蹄满地，尘土飞扬。光绪二十八年（公元1902年）商人办了武汉电报总局，接着清政府成立了邮传部与邮政局。驿铺的通讯任务逐步为电报邮政所代替，民国二年（1913年）驿站制度结束了它的历史使命。民国时期，开始修筑公路。1928年由陶翌圣发起修了仓水窰公路，为黄冈县（今新洲县）第一条公路，全长65里。1938年筑竣柳子港至界子墩之间的柳界公路，在我县内的路段35公里，前修后垮，疮痍满目。1948年修了黄州至上巴河之间的黄上公路，全长38公里，坎坷不平。

1949年以后，共产党领导人民迅速医治战争创伤，百业俱兴。在中共黄冈县委、县人民政府的领导和上级交通主管部门的指导下，我县公路交通事业迅速发展，日新月异。先后修复了黄州至上巴河、柳子港至界子墩的两条干线公路。新开辟了团胜（团风至胜利）、团黄（团风至黄州）、总贾（总路咀至贾庙）、漆李（漆柱山至李家大湾）、汤回（汤卜岭至回龙山）、沙回（沙子岗至回龙山）、宋铁（宋墙至铁冶）等公路。铺筑了黄上（黄州至上巴河）、柳界（柳子港至界子墩）、汤沙（汤卜岭至沙子岗）、汽黄（汽渡至黄州）四条公路的渣油路面，改善了标新公路。到1982年底，全县通车公路25条，全长335.95公里。公路密度平均每百平方公里有公路26公里，

平均每万人有公路5.5公里，初步形成了四通八达的公路网。

1953年建成的木质结构、长152.9米的但店大桥，沟通了罗田、麻城。1956年建成的木质结构、长达565米的上巴河大桥，连接黄冈、浠水两县，成为鄂东交通要冲。不久这两座大桥又改建成为钢筋混凝土结构，揭开了我县桥梁史上新的一页。新建的王家坊大桥，双曲拱，造型美。到1982年底，全县有永久式大中型桥梁49座，总长1,725.1米。桥路配套，晴雨通车。“遇雨隔水，延误弥旬”之说已成轶言。

〔陆运〕1949年以前，我县陆路运输主要靠人力和畜力，民间运输是物资交流的主要纽带和重要的社会运输力量。

中华人民共和国成立以后，陆路民间运输逐步发展，1958年开始，由普遍使用胶轮板车，发展到以拖拉机为主要运具。国营和集体的汽运事业发展较快，汽车逐年增加。1951年在团风粮道街建立汽车站，1959年成立“黄冈县交通局汽车队”。到1982年底，县汽车运输公司拥有客车29辆、货车8辆。全年客运量18,021,000人，货运量3,100吨。我县境内有车单位300个，拥有汽车1,057辆。其中大货车627辆、大客车100辆、特种车19辆、小客车258辆、小货车23辆、摩托车30辆。每天由黄州开出的客车达57车次，乘车、货运极为方便。

〔水运〕我县江河萦绕，水运优越。东有巴河，西有举水，西南靠长江，长河贯全县。有团风、黄州、西河等天然良港，大小码头遍布长江沿线，水运在我县运输业中占主要地位。清朝时期，水上运输主要靠民间木帆船，亦有“济军需之急”的漕运。辛亥革命后，漕运废止。清末、民国时期，我县有10吨以上的木帆船80多只，约1,000余吨，多行驶于长江航线，靡无定止。轮运始于清光绪十五年

（公元1890年），客、货运输寥寥无几。

1949年，人民解放军挥师南下，中共黄冈县委动员民船900余只，支援我军渡江作战。

中华人民共和国成立以后，我县水运事业迅速发展。随着船民走向集体化的道路，依靠社会主义制度的优越性，水运面貌发生了巨大变化，结束了水运主要靠人力帆船的历史。到1982年底，专业水运公司共有机动船舶79艘，计11,724吨、3,452匹马力，完成货运量809,800吨。港口机械化程度不断提高，装卸搬运量达649,500吨，吞吐能力锐增。为水运服务的造船厂，可建造240匹马力的拖轮和驳船，源源不断地供应县内外用户。从1976年起，社会船舶也日益增多，到1982底，我县境内船舶共272只，计18,886吨，847客位、9,826匹马力。水上运输基本上实现了机械化、拖带化。

交通运输随着社会主义现代化建设前进的步伐，跨进了一个新的历史发展时期。

大 事 记

一八九〇年

清军提督刘维桢从上海买回一条小火轮，船号“东成”，客位80左右，在长江航线营运于黄冈至武汉。

一九〇九年

刘维桢在上海建造两条火轮，船号“宝清”、“宝生”，客位均为100左右，营运于黄冈至武汉之间。日军入侵黄冈前夕，两船开往重庆避难，“宝清”在巴东遇洪峯沉没。

一九二八年

团风陈氏三房陈佐臣、陈佩之、陈在天三人集资，开办商号“陈日新”，从汉口“汉耀公司”购进一艘名为“汉耀”号木质轮船。载客数百人。同年维修后，改名为“又兴”号，往返黄冈至武汉之间。

1931年，陈日新将此船改造为铁壳船，易名为“鼎盛”号。日军入侵黄冈前夕，将船开往重庆卖掉。

同年，由陶翌圣发起，修建了仓水窑公路，干支线共长65里，此乃我县（今新洲县）第一条公路。

同年，由林育梅发起开办黄冈仓水窑（今新洲县）长途汽车路股份有限公司。有客车4辆、货车4辆和特别车（即现在特种车）2辆，共10辆。1933年停业。

一九三三年

冬季，由汉丰公司承包动工兴建团浠（团风至浠水）公路，全长47.8公里，投资银币26.98万元，于1937年春竣工。

一九三五年

四月中旬，“祥安轮”满载客、货，行至蔡家铺附近（长蕲廖）烈火骤起，船焚人溺。

一九三七年

九月，国民党湖北省建设厅公路工程处筹划，由汉口盛瑞公司承包，在上巴河修建一座高架木板桥，于12月建成。

十二月，动工兴建方柳（方高坪至柳子港）公路，全长31公里。投资银币151,345元，由汪曜记承包，因征工备料困难及工款未按时下拨，仅完成添路基土方和桥梁13座。1938年元月通车。

一九三八年

八月，日本侵略者飞机两架炸毁我县外江边的大铁驳船一艘。

九月，日军飞机两架初袭团风，将停泊江边“江星”轮炸沉。

一九四七年

五月，黄上（黄州至上巴河）公路动工兴建，全长38公里。1948年秋，路基建成。

一九四八年

五月，童维胜（新洲人）、李春华（刘集人）发起，在仓埠成立“鄂东汽车联运社”，拥有汽车18辆。八月汉口商行又增加汽车4辆，共22辆。

一九四九年

五月十五日，为支援中国人民解放军第四野战军第十二兵团渡江作战，动员了420多名船工和320只木帆船（加上新洲的船共900余只）分别在团风、三江口、黄州大码头、黄州关上等集结点，渡运解放军，历时三昼夜渡完。