

004503

阳新县交通志

阳新县交通志编纂委员会

阳新县交通志

阳新县交通志编纂委员会

交通部《公路交通编史研究》编辑室

编纂委员会名单

主 任：柯耀杰

副主任：张公悌 乐伯发 柯 良

梁广升 张远利

委 员：黄国华 冯声俊 罗仁清

赵 群 龚学杰 王化德

马先林 陈祥珍 章赐友

黄治英 章其瑜 王义兴

叶国平 洪 阳

编辑人员名单

主 编：易 振

副主编：刘正球

编 辑：曹林川 周勇

编纂委员会名单

主 任：柯耀杰

副主任：张公悌 乐伯发 柯 良

梁广升 张远利

委 员：黄国华 冯声俊 罗仁清

赵 群 龚学杰 王化德

马先林 陈祥珍 章赐友

黄治英 章其瑜 王义兴

叶国平 洪 阳

编辑人员名单

主 编：易 振

副主编：刘正球

编 辑：曹林川 周勇

序 言

阳新县山多水广。古代的阳新交通，陆上是小路和驿道，水上是帆船竹筏。清末至民国期间，火车、轮船、汽车等近代运输工具逐渐在县内兴起，但发展速度十分缓慢，民间客货交往仍以肩挑背驮、风帆摇橹的原始方式为主。中华人民共和国成立以后，阳新人民在中国共产党的领导下，经过35年的艰苦奋斗，在2779平方公里的土地上，建起了四通八达的水陆交通运输网。今日阳新，千车竞发、百舸争流，人便其行，货畅其流。

我们的责任是要面向未来，不断进取。“观今宜鉴古，无古不成今”。全面了解、深入研究我县的交通运输历史，从中吸取经验和教训，对于加快我县的交通运输现代化建设是十分必要的。但是，关于我县历代交通运输状况，以往史书极少记载，在近代史料中，虽偶有所见，也只是一鳞半爪，难窥全貌。撰修交通专志，更是史无前例。

盛世修志，是中华民族的优良文化传统。党的十一届三中全会以后，各行各业，兴旺发达，华夏经济，展翅腾飞，撰修地方志的热潮也随之在全国各地兴起。因此，编写一部记述阳新县交通的专志是历史赋予我们的使命。正是在这样的形势下，阳新县交通史志的编纂工作于1982年正式开始。编纂人员在各有关方面的积极支持下，广征博采，艰苦耕耘，历时六载，完成了这一任务。

《阳新县交通志》是有史以来第一部记述阳新县交通运输历史和

现状的地方专业志书。它以辩证唯物主义和历史唯物主义为指导，运用马列主义的立场、观点和方法，继承和发扬党的“实事求是”的优良传统，详细而真实地记述了阳新县自清末以来近百年的交通变迁史，特别是中华人民共和国成立以来我县交通运输事业的发展过程。

诚如这部志书所记，1979年以来，我县的交通运输行业，在物质文明建设方面堪称硕果累累；今天，《阳新县交通志》的付梓，又为精神文明建设增添了一项成果。尽管它还存在着某些不足之处，但它丰富而翔实的资料，合乎逻辑的结构，揭示了我县交通运输事业的发展规律，能使人从中得到启迪，从而起到鉴古资今，服务于现实的作用。

总之，《阳新县交通志》的问世，标志着我们做了一件前人未做的事情，完成了一件同代人正在进行的事业，留给了后人一份丰富的遗产。追古抚今，展望未来，殊堪欣慰。聊以为序。

阳新县交通局局长 柯耀杰

凡 例

一、本志记述年限，上溯至清光绪十五年（公元1889年），个别事件依事溯源；下限为1985年，较大事件延伸至1986年。

二、志书文体，篇目采用章节体，分篇、章、节、目、子目五个层次。全书体裁有志、记、图、表、照、录。

三、文字及数字的用法，按国家语言文字工作委员会等七单位1986年12月发布的《关于出版物上数字用法的试行规定》的通知为准。地名按《阳新县地名志》统一称谓。水陆高程使用吴淞口冻结系。

四、统计数字基本上采用《阳新县国民经济统计资料汇编》，但有些数字是以交通业务管理部门的统计报表为依据。

五、资料来源，1949年以前部分，来自北京、上海、南京及湖北省等档案馆、图书馆的历史文献资料；中华人民共和国成立后的资料，以黄冈地区档案局、阳新县档案局及县交通局档案室的文件为依据。文中不再注明出处，个别事件直叙其源。

目 录

序言	1
凡例	3
概述	7
第一编 陆路交通	15
第一章 道路	15
第一节 古道	15
第二节 公路	18
第三节 铁路	42
第二章 桥梁	44
第一节 古桥	44
第二节 公路桥	47
第三章 运输	51
第一节 人力运输	51
第二节 畜力运输	53
第三节 拖拉机运输	54
第四节 汽车运输	55
第四章 组织	67
第一节 公路段	67
第二节 汽车运输组织	69
第三节 汽车修理单位	82

第二编 水路交通	85
第五章 水路	85
第一节 航道.....	85
第二节 港口.....	98
第三节 渡口.....	117
第六章 船舶	121
第一节 帆船.....	121
第二节 轮船.....	123
第七章 组织	128
第一节 水运企业.....	129
第二节 社会水运组织.....	138
第三节 驻县水运机构.....	140
第八章 运输	143
第一节 客运.....	143
第二节 货运.....	146
第三编 装卸搬运	151
第九章 工具	151
第一节 装卸工具.....	151
第二节 搬运工具.....	152
第十章 组织	154
第一节 港口装卸企业.....	155
第二节 乡镇搬运组织.....	157
第四编 交通管理	159
第十一章 管理机构	159

第一节	阳新县交通局.....	159
第二节	水路管理机构.....	162
第三节	陆路管理机构.....	166
第十二章	管理制度.....	168
第一节	安全管理制度.....	168
第二节	业务管理制度.....	179
大事记		187
附录		199
一、航空纪事		199
二、苏区交通		200
三、古桥轶事		201
四、统计资料辑存		203
五、数表索引		234
编修始末		237

概 述

〔阳新概貌〕

阳新县位于湖北省东南部；西依幕阜山，东滨长江，北邻大冶，南界江西；处楚尾吴头，扼鄂赣通衢；地跨东经 $114^{\circ}43'$ — $115^{\circ}30'$ ，北纬 $29^{\circ}30'$ — $30^{\circ}09'$ ；东西相距76.5公里，南北相距71.5公里，总面积2779.63平方公里；1985年总人口705039人。

汉高帝六年（公元前201年）阳新开始置县，迄今有2186年，初名下雒，属江夏郡。三国吴大帝黄武元年（公元221年）始称阳新县。以后数改建制，分合频繁，称谓不一。至明洪武九年（公元1376年）改称兴国州。民国3年（1914年）改州为县，复名阳新。中华人民共和国成立后阳新属大冶专区。1952年改属黄冈专区。1965年划归咸宁专区至今。

阳新县早在民国15年（公元1926年）就建立了中国共产党的基层组织。民国19年（公元1930年）成立阳新县苏维埃政府，成为湘鄂赣边区革命根据地之一。

阳新属低山丘陵区，地势由西南向东北倾斜，境内群山均属幕阜山余脉，大体呈西东走向。七峰山南岩岭海拔862.7米，是全县最高峰。山区占总面积的27.82%。北、西、南三面群山环抱，构成平均海拔500米的广阔丘陵区，占县境总面积的45.65%；中部的富水河谷平原向东连接滨江平原，占总面积的26.53%。网湖沙城咀海拔11.6米，为全县最低点。

全县有富水、大冶湖、海口湖、菖湖、郝矶湖、上巢湖6条水系。共有大小河流365条，总长度985.5公里；大小湖泊146个，大中型水库5座；水域面积393.87平方公里，占总面积的14.17%。富水为县境最大的河流，源出通山，全长196.3公里，自西向东横贯县境79.6公里，经富池口注入长江；县内流域面积2245平方公里。六条水系中现有富水及大冶湖通航，其他水系因建闸围垦而断航。中华人民共和国成立初期通航里程为263.5公里。长江自浉源口至上巢湖长45.4公里，是阳新县发展外向型经济的水上渠道。

全县地处中纬度，属亚热带季风气候。年平均气温16.9℃，年平均降水量1385.4毫米。

阳新县已经探明的矿藏有煤炭4540万吨，铜6.2万吨，铁50万吨，硫铁507.5万吨，锰150万吨，磷30万吨，方解石300万吨；此外还有金、银、钼、锌、铅、硫磺、石膏、石棉等矿藏，尚待勘发；富池口江中蕴藏着大量的建筑黄砂。全县农业耕地面积86.46万亩，人平耕地1.29亩；粮食作物以水稻为主，小麦红薯次之；林业面积188.1万亩；水产面积18.84万亩。

1985年全县工农业总产值37308万元，比1980年增长1.09倍。其中工业总产值19296万元，农业总产值18012万元。中共十一届三中全会后，县办厂矿从1978年的53个发展到113个，乡镇企业从138个增至3985个；1985年生产煤、矿石、化肥、水泥等80万吨，另产砂石461万吨；工业总产值比1978年增长近5倍。粮食总产5.497亿市斤，油料1460万市斤，棉花183万市斤；经济作物以苧麻著称，远销海外，年产8.02万担；林业年产楠竹29.27万根，柑桔2.53万担；年产鲜鱼18.46万担；农业总产值比1978年增长51%。

1985年全县商业网点5392个，为1978年的5倍。其中个体有证商

店2979家,比1978年增长50多倍,1985年社会商品零售总额2213.13万元,比1978年增长136%。

〔交通史略〕

阳新县自西汉置县到清代中叶,交通运输基本上处于原始状态。因县境东北紧连长江,县内有富水贯穿其间,兼有小河湖泊密布,故历代交通以水运称便。陆路则以四条驿道沟通各地,民间往来多走乡镇大道,山货土产靠肩挑而行。清末以来,阳新县的交通运输历史,基本上是一部现代运输发展史。

清宣统元年(公元1909年)武穴商人合资的货轮首航阳新,是为县境轮船运输之始。

民国6年(公元1917年)炭山湾煤矿建成全县第一条运矿铁路,民国2年(公元1913年)富池口和浯源口被辟为长江轮船客运港,停靠汉口至武穴班轮。由于苎麻、茶叶、土纸等土特产品大量输出,富河的阳新、三溪、龙港等地已形成鄂赣边区的进出口岸。民国19年(公元1930年)城关商人阮芳华自购小客轮一艘,是阳新县首次拥有的县籍船舶。

民国22年(公元1933年)11月,阳新县的第一条公路——阳新至大冶45公里公路建成通车;至民国26年(公元1937年)共修6条公路,总里程214.6公里。这些公路均为军运所需,抢修而成,路况不佳。民国23年(公元1934年)鄂南运输段在阳新设立汽车站,是阳新汽车客运的开端。

抗日战争之初,阳新县处于武汉保卫战的前沿,阳新县政府曾受命在城北费师铺修建飞机场,但半途而废。民国30年(公元1941年)日本侵略军在城西大桥铺湖地建有简易军用机场,曾起降过飞机。

民国27年(公元1938年)日伪,又修建沿埠头至三溪口公路。

抗日战争胜利后，湖北省政府曾于民国35年至37年（公元1946年和1948年）两次开展复路运动，但到1949年仅有阳新至大冶一段维持通车，其余公路均已荒废。

1949年，全县水路通航里程263.5公里，有木帆船2202吨，年货运量6.53万吨。陆上有公路7条，总长234.5公里，年客运量2088人次，货运量544吨。

中华人民共和国成立以后，阳新县交通运输事业发展速度加快。1950年，县人民政府即着手改善阳新至大冶公路，使之晴雨通车；1954年设立交通科；随后通过“民工建勤”的办法，修复了四条公路。1955年，新建了阳新汽车站。1958年全县大搞“全民办交通”运动，一个冬春，新建区乡公路23条。总长达202.16公里。但路况质量低，不能行驶班车。1959年5月正式设置县养路段，并在县城至浮屠街路段设道班。

从1962年起逐步修建永久式桥梁。1966年至1968年，先后兴建了兴国、星潭、河赛三座钢筋混凝土结构的大中型桥梁，使武全、浮界两条干线畅通无阻。1967年，当建桥工程进入紧张阶段，建桥队伍出现了派性冲突，致使施工处于半停顿状态。

1965年后山区公路成为建设重点。到1972年为止，陆续修建了咸阳公路的南北两线；新建了通往边远山区公路11条，计94.46公里。全县通车总里程已达529.12公里，为1949年的2.2倍。同时，又开辟客运线路8条，客运班次增至11个。

1973年，阳新县的第一条渣油路从梁公铺至兴国镇长29.88公里建成。至1979年武全、浮界、横沿、肖星四条公路已铺设渣油路面，总长153.27公里。这四条公路已达四级公路标准，其中部分路段接近三级公路标准。到1979年，全县公路通车里程581.39公里

70年代以后，随着公路建设速度的加快，公路运输也逐步显示其优势，加之河流湖泊连年建闸围堤，城乡货物多已弃水走陆。至70年代末，交通企业（以下简称“专业”）的汽车年货运量从60年代的两三万吨，增至10余万吨。其他行业（以下简称“社会”）拥有的车辆，也在迅速增多，并逐步进入运输市场，其货运量是交通企业的5倍多。客运线路至70年代末增至20条，客车班次增加到26个；同时开辟了跨省、地客班。1979年客运量已达337万人次，比1960年增长近50倍。

80年代，国家采取以工代赈或民建公助的方式鼓励和支持建设乡村公路。全县5年（1981年至1985年）共发放公路扶助款120万元，建成简易公路13条，计91公里。使钟山、大德、七峰3个乡和22个村的贫困山区通了公路。

1986年7月建成通车的兴国镇环城公路，全长4.56公里，其中穿越竹林塘1.6公里，这是阳新县第一条二级公路，它缓解了县城的交通拥挤。

连结鄂赣两省的大沙铁路是沟通华东与华中的交通大动脉。它北起大冶，南抵九江县的沙河界，全长128.5公里，其中纵贯阳新县境51.25公里。1983年4月动工兴建，预计1988年通车。

1982年以前，阳新县拥有汽车的主要是国营集体企业和行政、事业单位。1983年以后，运输市场逐渐开放，出现了运输专业户和联户。个人拥有的汽车、拖拉机、三轮机动车活跃在城乡运输市场。

中华人民共和国成立后阳新县水上运输发生了较大变化。1955年，省航运局派“浠水号”客轮，恢复富河客运。1956年的合作化时期，各港的船民分别组成了民船运输合作社。1958年，“天门”号轮船下放到阳新县，浯源口、富池民船社也购置了3艘货轮，这些轮船的出现，标志着阳新县建国后经营轮船运输的开始。

从60年代末起，阳新县水上运输出现以下几个趋势：

首先是轮船数量逐年增多。中华人民共和国成立初，县籍船舶都是木帆船。从1958年首次拥有轮船后，到1973年轮船总吨位已经超过木帆船；到1983年，最后一艘木帆船消失。至此，全县运输船舶都是轮驳船。1985年，钢质船占船舶总吨位的 $\frac{2}{3}$ 。

第二是支流湖泊的航道逐年缩短，长江运量大幅度上升。

1958年，富水水库兴建，富河航道被腰斩。1966年又兴建富池水闸。富河由此变成一条人工控制的河流。加之公路兴起和逐年围堤建闸，支流航道多被废弃，到70年代仅剩富河干流和大冶湖两条航道。且因船闸过窄，只能通航百吨以下的船舶。于是，交通企业的船舶逐步出河走江，船体也日趋大型，以适应长江的远距离运输；每吨货物的运距1958年为21.6公里，到1985年长达347公里。同时，个体户的小型船舶也在兴起。

第三是港口建设的兴起。50年代，阳新县的主要港口除浯源口港以外，其余的分布在富河流域。富河流域港口的吞吐量占全县总数的80%。60年代以后，随着长江运输的发展，沿江的浯源口、黄颡口、三洲、老渡口和富池港的运输量在不断增长。到80年代初，长江港口的吞吐量已占全县总数的80%。

中华人民共和国成立初期，阳新县港口装卸仍处于原始状态，依靠岸泊船，人力挑运。1960年，第一座石砌码头在兴国港建成。60年代末，安装了全县第一台港口装卸机械。从此以后，兴国、富池两港的港口建设、逐年进行，70年代末出现了栈桥码头。到1985年这两个港口已经建成了7座装卸工艺流程全部机械化的码头。其他港口，仍以人力装卸为主。

进入80年代，阳新县水上运输有三个变化。一是运量剧增，从

1980年至1985年平均年递增47%，以砂、石、煤炭为大宗，大部分运往长江下游、年达400多万吨；二是社会和个体船舶吨位已占全县总吨位的40.7%；三是1980年开始疏浚富河航道，1982年完成下游14公里的疏浚任务，疏浚后的航道基本上能常年通航。1986年又继续开挖南市至排市25公里的航道。

〔交通现状〕

陆路：全县干支线及乡村公路1591.765公里，其中列养公路419.59公里（含渣油路面153.27公里）。公路总里程比1949年增长7倍。以兴国镇为中心，由此至武汉，全程169公里；经横沿线抵咸宁地区温泉镇为121公里；沿浮界线可进入江西省九江市。全县85%的乡镇所在地都已通客车。

全县拥有汽车1320辆，其中货运汽车916辆，客运汽车104辆，小客车289辆，特种汽车11辆。还有投入运输的拖拉机1648台，其中手扶拖拉机1031台。年货运量102.2万吨（“专业”占10%），年客运量656.2万人次（“专业”占80%）。货运量和客运量分别比1949年增长1860倍和3097倍。

水路：境内航道159.5公里，比1949年减少104公里；平水可通行50吨轮驳船，枯水只能行驶10吨挂浆机船。“专业”船舶主要从事长江运输，长江航线从富池口溯江而上193公里可抵武汉市；顺江东下884公里直达吴淞口。

全县有8个港口，其中长江港口5个，富河港口3个。8个港口的港区岸线总长14.7公里，共有人工建筑的码头31座，泊位38个；仓库、货场总面积27.15万平方米。富池和兴国两港拥有起重机7台，机械输送线6条。其他机械32台。1985年全县港口吞吐量为415万吨，比1949