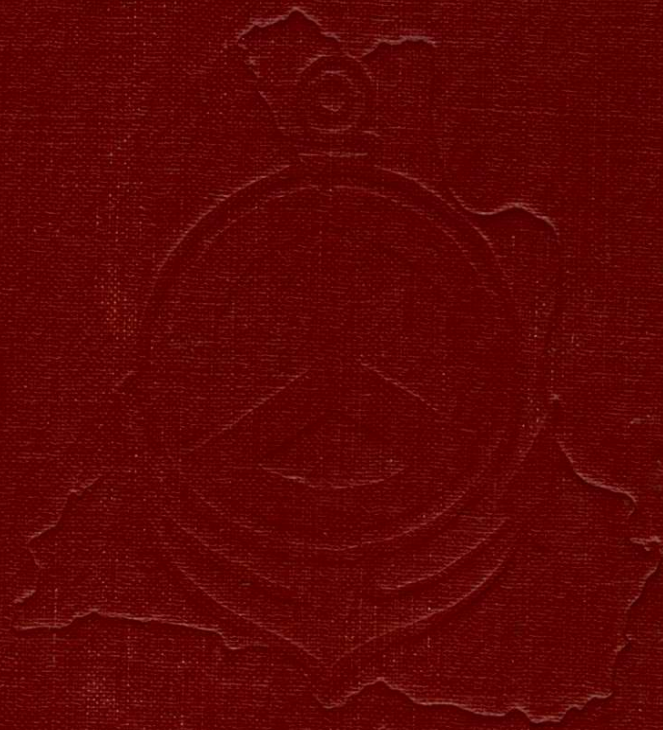


004610

枝城市交通志



枝城市交通志编纂领导小组编

枝城市交通志

龔尚玉

B91-3

枝城市交通志

1865——1990

枝城市交通志编纂领导小组编

序

《枝城市交通志》经过五年时间的编纂，现已正式付印出版。它是枝城市交通史上第一部专志，是我们交通系统两个文明建设的新成果。读后倍感亲切，深受教益。

志书坚持辩证唯物主义和历史唯物主义的观点，较为全面、系统地反映了枝城市交通运输事业发展的实际历程，着重记述了新中国建立以来交通运输建设的成就与经验，热情歌颂了为枝城市交通运输事业作出贡献的先进集体和英雄模范人物。这是一部具有“资治、教育、存史”功能的资料性著作，是我们进行历史和国情教育的生动教材。

历史上，枝城市素有“鄂西门户”之称，交通地理位置十分重要。但是，贫穷落后的旧中国，给我们交通运输业留下的仅仅7.5公里简易公路，江河上行驶的主要是橹摇纤拉的小木帆船，原始落后的运输条件和方式，沉重而艰难的维系着人与货物的流通，进而制约着社会经济的发展。新中国建立后，在中国共产党和人民政府领导下，枝城市人民以自己的聪明才智和创造精神，彻底改变了交通旧貌，谱写出“人民交通人民办”的新篇章。时至今日，全市交通网络四通八达，已形成公路、水运、铁路三大运输体系，正在崛起成为全国内陆重要的水陆联运交通枢纽。志书以大量交通史料雄辩地证明：没有共产党就没有新中国，只有社会主义才能发展中国。

12

鉴往知今，继往开来。《枝城市交通志》为我们从事交通建设工作的同志提供了宝贵的历史借鉴，为关心枝城市交通建设的朋友们提供了可靠的基础资料。我们深信，这份珍贵的精神财富将在服务当代、惠及后世的过程中发挥越来越大的作用。

龙宗典

凡 例

一、《枝城市交通志》以马列主义、毛泽东思想为指导，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义，实事求是地记述交通事业发展的历史与现状，力求达到思想性、科学性、资料性的统一，为社会主义物质文明和精神文明建设服务。

二、本志时间断限，上限为清同治四年(1865)，下限为1990年，部分内容适当上溯和下延。

三、本志采用篇章节的结构和述、记、志、传、图、表、录的体裁，以志为主；由概述、大事记、专篇和特载组成，设7篇24章84节，以时为序，横排纵写。

四、大事记取事的上限溯至东汉建武九年(公元33年)，下限延到1991年。以编年体为主，间用记事本末体。

五、本志人物篇采用传、录、表三种体裁，以介绍省以上劳动模范、先进工作者的事迹为主，同时载入市(县)以上授予荣誉称号者名录和市(县)交通系统出席历届党代会代表、人代会代表一览表。市(县)交通系统历届政协常委、委员名单也记入本篇。

六、中华人民共和国在本志中简称新中国。新中国建立前，历史纪年夹注公元年号；新中国建立后，采用公元纪年。

七、计量、计数单位、地名、机构名称以当时的用法为准。

八、荣获市(县)以上荣誉称号的单位一览表、重要文献辑存、交通谚语和本志主要资料来源记入特载，以补正文。

目 录

概 述	(1)
大事记	(7)
第一篇 水路运输	
第一章 航 道	(47)
第一节 长江航道枝城市境段	(47)
第二节 清江航道枝城市境段	(48)
第三节 渔洋河航道枝城市境段	(49)
第四节 航道整治	(50)
第二章 港 口	(55)
第一节 概 况	(55)
第二节 枝城港	(56)
第三节 陆城港	(58)
第四节 红花套港	(59)
第五节 洋溪港	(61)
第六节 孙家河港	(62)
第七节 毛家沱港	(62)
第八节 獠亭港	(63)
第三章 装卸搬运	(64)
第一节 装卸组织	(64)
第二节 港口搬运	(69)
第三节 乡镇装卸	(74)
第四章 木帆船运输	(75)
第一节 纤道修建	(75)
第二节 运输企业	(76)
第三节 运输工具	(80)

第四节 帆船运输	(84)
第五章 轮船运输	(87)
第一节 运输企业	(87)
第二节 航 线	(93)
第三节 客 运	(94)
第四节 货 运	(95)
第五节 支援重点工程建设	(96)
第六章 渡口运输	(98)
第一节 木帆船渡运	(98)
第二节 机帆船渡运	(99)
第三节 汽 渡	(99)
第四节 库区渡运	(101)
第七章 航务管理	(102)
第一节 管理机构	(102)
第二节 航管职责	(102)
第三节 港航管理	(103)
第二篇 公路运输	
第八章 道 路	(105)
第一节 驿 道	(105)
第二节 大 路	(106)
第九章 陆路民间运输	(107)
第一节 人力运输	(107)
第二节 畜力运输	(109)
第三节 拖拉机运输	(110)
第十章 公 路	(111)
第一节 干线公路	(113)
第二节 乡镇公路	(121)
第三节 村级公路	(122)
第四节 专用公路	(124)

第十一章 桥梁	(131)
第一节 古 桥.....	(131)
第二节 现代桥.....	(136)
第十二章 公路管理	(149)
第一节 管理机构.....	(149)
第二节 公路养护.....	(151)
第三节 路政管理.....	(155)
第四节 水毁防治.....	(157)
第五节 公路绿化.....	(159)
第六节 养护机械.....	(161)
第十三章 汽车运输	(165)
第一节 运输企业.....	(165)
第二节 客 运.....	(167)
第三节 货 运.....	(172)
第十四章 运输管理	(179)
第一节 运输市场.....	(179)
第二节 运输价格.....	(181)
第三节 封车节油	(183)
第三篇 铁路运输	
第十五章 铁 路	(187)
第一节 焦柳铁路枝城市境段.....	(187)
第二节 枝刘铁路枝城市境段.....	(187)
第三节 铁路专用线.....	(189)
第十六章 桥梁 隧道	(191)
第一节 枝城长江大桥.....	(191)
第二节 麻岭坳隧道.....	(194)
第十七章 火车站和搬运	(194)
第一节 车站分布.....	(194)
第二节 铁运价格.....	(195)

第三节	装卸搬运	(198)
第四篇 交通工业 科技		
第十八章	交通工业	(199)
第一节	初创时期的船舶修造业	(199)
第二节	造船企业	(200)
第三节	制氧工业	(206)
第四节	汽车维修业	(207)
第五节	汽车检测	(211)
第六节	其它企业	(211)
第十九章	科 技	(213)
第一节	科技教育	(213)
第二节	技术培训	(214)
第三节	学术团体	(214)
第四节	科技成果	(215)
第五篇 交通管理		
第二十章	行政管理	(219)
第一节	管理机构	(219)
第二节	交通监理	(232)
第二十一章	规费征收	(240)
第一节	陆路运输规费	(240)
第二节	水路运输规费	(242)
第六篇 党群组织		
第二十二章	党组织	(247)
第一节	基层组织	(247)
第二节	党的工作	(249)
第三节	离退休干部、职工管理工作	(250)
第二十三章	共青团组织	(251)
第一节	基层组织	(251)
第二节	团的工作	(252)

第二十四章 工会组织·····	(253)
第一节 基层组织·····	(253)
第二节 职工代表大会·····	(253)
第三节 工会工作·····	(255)

第七篇 人 物

一、人物传·····	(257)
二、部、省级以上劳动模范、先进生产（工作）者 事迹简介·····	(259)
三、省交通部门授予荣誉称号者名录·····	(263)
四、市（县）和宜昌地区交通部门授予荣誉称号者 名录·····	(264)
五、枝城市交通系统出席市（县）历届党代会代表一 览表·····	(270)
六、枝城市交通系统出席市（县）历届人代会代表一 览表·····	(271)
七、枝城市交通系统历届政协常委、委员名单·····	(271)

特 载

一、市（县）以上授予荣誉称号的单位一览表·····	(273)
二、文献辑存·····	(278)
三、交通谚语·····	(303)
四、本志主要资料来源·····	(309)
五、交通志编纂领导小组·····	(311)
六、编纂工作人员·····	(311)

编后记·····	(313)
----------	-------

.....

概 述

.....

* * * * *

概 述

枝城市位于湖北省西南部，长江中游南岸。东北与枝江县隔江相望，东南邻松滋县，西南与五峰土家族自治县毗邻，西与长阳土家族自治县交界，北与宜昌市、宜昌县接壤。地跨东经 $110^{\circ}5' \sim 111^{\circ}36'$ ，北纬 $30^{\circ}5' \sim 30^{\circ}36'$ 。纵贯祖国南北的交通大动脉——焦柳铁路与长江交汇于枝城长江大桥和枝城港。全市总面积 1357 平方公里，总人口 386954 人，设 13 个乡、镇、街道办事处，331 个村。

枝城市人民政府驻陆城，位于长江、清江交汇处，是全市政治、经济、文化中心。陆城沿长江东下至武汉市 665 公里，溯长江而上至宜昌市 45 公里。

枝城市历史悠久。公元前 135 年置县，名夷道；陈天嘉元年（560）更名为宜都县。1949 年 7 月 16 日，宜都县解放。1987 年 11 月 30 日，国务院批准撤销宜都县，设立枝城市（县级）。

枝城市是湘鄂西的门户，历来有“楚蜀咽喉”、“荆益要冲”之称。凭借长江黄金水道，西行可通重庆，东去可达上海，水陆交通地位十分重要。特别是焦（作）枝（城）、枝（城）柳（州）铁路与枝城长江大桥建成通车后，已经成为全国重要的水陆交通枢纽。

枝城市境内水系发达，溪河密布，长江从邓家溪入境至洋溪官洲出境，入松滋县，流程 46 公里；长江在鄂西的最大支流清江，西由长阳县搬鱼嘴流入市境陆城汇入长江，流程 33 公里；清江下游最大的支流渔洋河（又名汉洋河），自五峰渔洋关入境，从西到东横贯市境，在城西 2 公里处注入清江，流程 64 公里。全市除长江、清江、渔洋河外，有长度 5 公里以上的溪河 47 条，全长 415 公里。

新中国建立前，枝城市虽有水运之便，但水路运输发展极为缓慢。水路运输中，主要以木帆船为主，将陆城、枝城等地所产斗方纸、皮油、籽油、羊皮、青果、山杂货等土特产品运往宜昌、沙市、武汉等地销售，购进本地人民所需食盐、百货及日用生活品。民国

元年（1912），“宜都亨记轮船航运股份有限公司”先后购进小火轮3艘，航行宜昌至沙市，中途停靠境内各港，除装运旅客外，代办日用生活用品。随后木帆船逐年增多。抗日战争期间，为逃避日军的狂轰乱炸，外籍2000多只木帆船陆续云集境内长江、清江、渔洋河等地，广大船民在支援“鄂西大捷”战役中作出了巨大的牺牲。解放战争时期，境内船民积极开展支前工作，为解放祖国大西南做出了贡献。

新中国成立后，1953年水上经过民主改革，废除封建把头 and 行帮组织，船民实行定港定籍，组织民船互助组、初级社，至1956年成立8个民船运输合作社和4个搬运站。1958年，实行人民公社化，水运企业大合大并，不讲条件全部转为全民所有。1961年，贯彻“调整、巩固、充实、提高”的方针，恢复原来所有制，水运事业有了新发展。为改善长江、清江航道的通航条件，分别对长江和清江枝城段航道进行疏浚和整治，改变了水上运输面貌，从根本上改变了船民“三尺白布四两麻，手扒石头脚蹬沙”的艰苦状况。运输船舶也由木帆船逐步改变为铁质船，实现运输柴油机拖带化。特别是在中国共产党的改革、开放政策指引下，全市出现国家、集体、个人一起上的新局面，交通企业逐步以承包责任制为中心的全面管理工作向不断提高、完善方面发展。枝城市轮船总公司是由个体发展成为全市的水运骨干企业，并被评为省级先进企业。总公司辖6个运输分公司（其中客运1个），年创产值900万元。1990年，全市拥有各类船舶209艘，20175吨，3765.43千瓦。其中：客渡船39艘，1585个客位，年客运量4113万人次，客运周转量16748.03万吨公里。

枝城市港口码头建设日新月异，设施逐步完善。1970年至1990年止，枝城市交通局和市航管站陆续投资402.72万元（不含房屋类），建设客、货码头56座，岸线长6240米；建栈桥16座（卸煤用），长491米；货场39处，117339平方米。有大小趸船18艘，泊位78个，其中1000—1500吨级16个，500—800吨级18个；缆车

码头1处，上、下各长40米，皮带输送机2处，长160米；兴建进港公路11条，长7370米，铁路长134米。港口建设发展，改变了港口面貌，加速船只周转，装卸作业工效提高。同时，在各港、站设有3个装卸公司，先后购置各类吨车、农用车等70台，汽车、吨车可直接到港上趸船装卸货物。

新中国建立前，陆路运输极为落后，通往邻近各县和境内的是几条崎岖不平的大道，运输货物全靠肩挑背驮，或骡马驮运。公路只有1条7.5公里不能通车的松（木坪）梅（子园）简易公路。

新中国建立后，党和政府发动群众，利用农闲，开展扩建和整修人行大道、板车道，充分发挥民间运输工具的作用。在农业合作化高潮中，建立骡马运输社，各区乡供销合作社按实际销售运量需要，固定8—10人，专门从事货物运进运出，为农业生产服务，沟通城乡物资交流，支援工农业生产起了重大作用。

1951年至1952年，随着国民经济的恢复和发展，枝江（今枝城）至茶园寺、梅子园至松木坪公路相继整修通车，把枝江与松木坪公路连为一体。1953年至1958年，先后修建晴通雨阻的宜都至姚家店、宜都至枝城、枝城至洋溪、红花套至孙家湾等公路总长40公里。

1958年12月1日至次年4月1日，中共宜都县委和县人民委员会，动员群众，发扬自力更生、艰苦奋斗的精神，兴修宜（都）五（峰）公路，这条公路沟通了宜都与五峰两县物资交流，结束了县内姚家店、聂家河、王家畈、毛湖塍、潘家湾等区乡长期不通公路的历史。1966年，中央、省、地一批企业和科研单位，陆续迁至境内，兴建专用公路30余公里。

中国共产党十一届三中全会以后，随着全党工作重点的转移，交通局党委一班人加强对交通运输事业的领导。在公路建设中，贯彻普及与提高相结合、以提高为主的方针，增加养路机械，开展技术革新，改善和铺筑油路面，加强公路养护，提高了公路等级。至1990年底，全市有各类公路405条，总里程1896公里，其中国家列养

526.77 公里,沥青油路 185.49 公里。修建公路永久式桥梁 91 座,总长 4243.94 延米,长江公铁两用桥梁 1 座,长 1744.8 米(单面)。市公路段有筑路机械 64 台(套),基本上实现养路半机械化,正在向养路机械化发展。宜昌地区公路总段在枝城市境设有红花套——猇亭,孙家河——白洋汽车渡口 2 处,年渡运 291990 车次。全市有各类汽车 1950 辆,吨位 9593 吨,年货运量 203.2 万吨,货运周转量 11107.43 万吨公里;客车 110 辆,4400 座位,年客运量 284.56 万人次,客运周转量 15084.17 万人公里。建有市中心客运站 1 个,建筑面积 3370 平方米,停车场站前广场 7700 平方米。四级乡镇客运站 3 个,全市每日发往各地班车 102 车次,运送旅客 4000 人次,其中跨省市县线路里程 3872 公里。巴士客车 13 台,往返陆城至洋溪、松木坪、红花套等地。

枝城市境铁路从无到有,除焦(作)柳(州)铁路通过境内外,还有枝(城)刘(家场)、枝港(枝城港务局)、枝油(中南石油公司枝城油库)、夏(家湾)尖(岩河)等 4 条(段)专用铁路,计总长 72.3877 公里。1971 年枝城长江大桥建成通车,使焦枝和枝刘铁路连在一起,增加了市内交通的吸引能力和范围,北煤南下,西煤东调均需此线分流,山西、河南、贵州原煤和云南木材也可经此线到达枝城港,再经水路运至华东。以枝城为中心的水、公、铁交通枢纽不仅是长江中上游江南物资的集散重地,而且是华东工业区能源的重要补给途径。

交通工业,从 1951 年木工修理木船起步的枝城市造船厂,经过 40 年的发展,已建成为国家认定的二级造船厂,有建造 800 马力拖轮、1000 吨级驳船、240 马力的工程船、旅游船等各类船舶的能力,固定资产由零发展到 259 万元,工人由 12 人发展到 253 人。1990 年,完成工业总产值 366 万元。

随着交通运输事业的发展,广大职工工资水平与建国初期相比,有较大提高,职工的福利设施、生产、生活环境都有明显的改善。1990 年,全市交通系统有职工 2559 人,其中党员 373 人,团员 158 人,

其中初中以下文化程度 2052 人, 初中以上 441 人, 大中专 66 人, 获中级职称 16 人, 初级 116 人, 员级 147 人。

枝城市以陆城为中心的水陆联运骨架已经形成, 枝城交通枢纽和陆城联运骨架已连为一体, 互为照应, 相得益彰, 成为湘鄂西山区交通运输的大动脉, 运输渠道如蜘蛛网一般, 网络全市各地和邻县(市)。

交通事业的发展, 已经带来并将继续带来全社会政治、经济、文化的深刻变革和发展。纵观枝城市交通事业发展的轨迹, 无一不是全市勤劳勇敢的人民、世世代代开创开发的历史结晶, 溯古观今, 成就喜人; 展望未来, 前程似锦。