

004675

荆州地区交通志编纂委员会 编

荆州地区交通志

荆



荆州地区交通志编纂委员会 编

荆州地区交通志



黄山书社

序

荆州地区跨江汉之际,资源丰富,为楚文化孕育之乡。原始社会的先民在此渔猎,嗣后,随着社会生产的发展,开始了物资交换。在产品的生产过程和物资流通过程中,生产性运输和流通性运输便相应发生。

灿烂的荆楚文化源远流长,交通运输曾为其繁荣多所贡献,迄今在卷帙浩繁的典籍中,蕴藏着许多珍贵的古代交通运输史料。历代《荆州府志》虽作过搜罗钩沉,然而骨骼不全,丰瞻未足。且近百余年,交通运输方式不断更替,倘欲探寻事业的发展轨迹,察今鉴古,启迪未来,以就时代之需,则编写全面反映近现代的《荆州地区交通志》已成为历史的必然要求。

《荆州地区交通志》是按照历史唯物主义和辩证唯物主义观点,在新方志理论指导下的一次实践。编纂者根据“详今略古,详独略同,横排纵写,事以类从”的修志原则,抓住要素,对荆州交通运输的历史、现状,既作了翔实的记述,又作了实质性的探索,力求反映事物的发展规律。读者可从志书中窥测旧社会运输的艰难历程,更能领略新中国交通事业的巨大成就,从中获得教益。

《荆州地区交通志》编纂之时,正是全国交通运输改革取得初步成效之日。编纂者本着实事求是精神,以相当篇幅记述了全区交通运输在经济改革中的成败得失,突出了时代特征和行业特色,贮存了大量信息,为制定交通运输战略决策提供

了科学依据,从而提高了志书的实用价值。

为求《荆州地区交通志》成为一部信史,编纂者以严肃认真的科学态度,对一处处史实,一个个数据,反复调查考证核实。抚卷在手,深感成书匪易,治学维艰。

《荆州地区交通志》出版发行,对于在外地工作的荆州籍人士及旅居海外的荆州籍侨胞,无疑也是佳音,一册在手,家乡交通运输情况便可尽览。

编纂《荆州地区交通志》,同仁雄心早树,迨一九八八年十月组建专班,焚膏继晷,历时一载有半,夙愿终偿。但志成书就,挂漏难免,祈有识者教正。

伏案沉吟,感慨万千,恭书短笔,权以为序。

韩耀辉

一九九〇年四月于荆州古城

序 言

交通运输业同时具有社会基础结构、公益服务和物质生产等多重属性。作为基础结构,它是社会、经济、文化发展的支撑力量;作为公益事业,它服务千家万户,联系显著;作为生产部门,它不但是工、农业企业内部生产过程的必要环节,而且又在流通领域内继续完成社会生产过程。发达的交通运输可以确保社会经济系统高效率运转,使人们工作和生产的节奏趋于协调和谐。《荆州地区交通志》一书以其大量而丰富的史实历述本地区交通发展与社会进步之间的依存关系,反映上述诸项属性的内在联系,脉络清晰,跃然纸上,可为智者明鉴。

一个地区的交通志理应突出区域特点与时代精神,本书在这两方面也堪称上乘之作。

荆州地区跨越大江南北,灿烂的楚文化源出于此,山青水秀,人杰地灵,资源丰富多采,人民朴实勤劳。可是近代史上大部分时间,由于社会动荡,战火连绵,百业萎靡不振,交通运输基本上处于原始状态。自从人民获得政权以来,面目日益改变,其间虽非平坦无阻,也不是万事如意,但交通与经济必须比翼齐飞的道理已经深入人心。昔日荆州交通以水运为主,发展至今天的五种现代化运输方式(铁路、公路、水路、航空、管道)齐全的格局实非易事。本书立足于荆州地区实际情况,秉笔直书一百四十八载之经纬,略远详近,上下求索。往事不可谏,来者犹可追,对于人们正确认识现实与筹划未来均有裨

益。

史、志是严谨的科学,各有所重,相辅相成。修志着眼于一段历史时期的横向记载,重在述而不作与寓作于述,记述应力求全面系统,尤其要求真实可靠。“志者史之积”,“史者志之成”,亦即志是史料的载体,史是史料的结论,“史由志出”,殊途同归。本书善于把握志书要领,使浩繁之资料井然有序,分类立篇,分项叙事,启承自如,行文简洁,富有可读性。

本书自身所显示出来的优势,首先归功于荆州地区交通界历代仁人志士的丰富业迹,当今主事领导又复高度重视,当然也归功于修志人员的艰苦劳动和创造性工作,正是他们为灿烂的荆州文化宝库增添了新内容。

余籍荆州地区,有幸先读付印前稿本,倍感亲切,遵编者之嘱,乐为之序。

北方交通大学

苏敬之

1990年3月于北京

凡 例

一、《荆州地区交通志》是一本行业性志书。主要内容上断自1840年，下限于1988年；必要之处适当上溯下延。

二、本志书原则上以1988年荆州地区行政区划内的交通运输行业情况为记述范围，对和邻近地市交叉难分的事件或人物，亦作必要记载。(1)1949年前，以当时的荆州地域为限；(2)1950年后则包容着部属、省属的驻荆企事业单位的交通运输内容，如江汉油田、五三农场及荆门、沙市析出荆州之前的有关情况等等；(3)航空交通的飞行调度不受行政区域限制，故驻荆情况，亦作特殊处理。

三、本志主要内容按运输方式分类立目，横排纵写，纵横结合，其它内容则间或灵活处置。

四、本志有述、志、记、传、图、表、照、录八种体裁，以志为主。各体既有相对独立性，但又穿插配合，相辅相成，灵活融通，服务于内容。

五、本志的时间表述：中华人民共和国成立之前，用朝代年号或民国纪年，括号内换算为公元纪年。中华人民共和国成立之后，则只标公元纪年，有时简称为建国后。

六、本志的地名处理：为尊重历史，记述1949年前的内容时，标用当时地名，括号内加注今名；古地名现今难以确言其今名者，则只标明方位。1949年后，以80年代初普查地名为准。有关县市称谓，更名前用原称。

七、本志的度量单位使用：由于各历史时期所用度量单位不同，为方便读者，故在括号里换算成当今通用的度量单位，且用

汉字表示，其数码则用阿拉伯字表示。

八、本志内容主要取材于档案资料、历史文献、文物等。由于篇幅限制，仅在书末择要说明资料来源，列举少量书目夹注。对容易产生歧义的引文(或大意)有时略作文中注释。对事件、人物有异说者，本志选用一说，另在括号里注明别论大意，表示尊重史实，不敢自专，以利于后人发掘研究。

目 录

题 词	
照 片	
地 图	
序 一	
序 二	
凡 例	(1)
概 述	(1)
大事记	(8)
一、管理机构	(45)
(一) 行政机构	(45)
(二) 业务机构	(50)
(三) 临时机构	(74)
二、公路运输	(76)
(一) 公路工程	(77)
1.线 路.....	(79)
2.桥 梁.....	(112)
3.公路养护.....	(148)
(二) 客货运输	(164)
1.组 织.....	(165)
2.车 站.....	(172)
3.车 辆.....	(182)
4.汽车客运.....	(185)

5. 货 运	(213)
(三) 管 理	(225)
1. 运输市场管理	(226)
2. 路政管理	(228)
3. 交通监理	(231)
4. 规费征收	(236)
三、水路运输	(240)
(一) 航 道	(244)
1. 航道状况	(245)
2. 航道设施	(280)
(二) 港 口	(285)
1. 长江港口	(286)
2. 汉江港口	(296)
3. 其它港口	(300)
(三) 渡 口	(304)
1. 渡口分布	(304)
2. 主要渡口	(304)
(四) 航 运	(311)
1. 组织	(313)
2. 船舶	(323)
3. 客运	(328)
4. 货运	(339)
(五) 管 理	(353)
1. 运输市场管理	(353)
2. 港航监督	(355)
3. 规费征收	(365)

四、铁路运输	(370)
(一) 铁路建筑	(371)
1. 线 路	(372)
2. 桥 梁	(378)
3. 隧 道	(382)
(二) 客货运输	(383)
1. 车 站	(384)
2. 客 运	(387)
3. 货 运	(388)
(三) 机车车辆	(392)
1. 机 车	(393)
2. 车 辆	(394)
(四) 管 理	(395)
1. 生产经营管理	(395)
2. 安全工作	(398)
五、航空运输	(400)
(一) 机 场	(401)
1. 正式机场	(401)
2. 临时机场	(405)
(二) 飞行生产	(408)
1. 运输飞行	(409)
2. 专业生产	(414)
(三) 勤务保障	(419)
1. 航空站	(419)
2. 工程机务	(422)
3. 航油航材供应	(422)
(四) 管 理	(423)

26

1. 管理机构	(423)
2. 经营管理	(424)
3. 安全工作	(425)
六、管道运输	(426)
(一) 管道设施	(427)
1. 管 线	(427)
2. 管 桥	(429)
3. 站 点	(431)
(二) 输油生产	(434)
1. 输油技术	(434)
2. 经济效益	(438)
(三) 输油管理	(441)
1. 管理机构	(441)
2. 经营管理	(442)
3. 安全工作	(445)
七、装卸运输	(446)
(一) 组 织	(447)
1. 行 帮	(448)
2. 企 业	(450)
(二) 业 务	(460)
1. 装 卸	(463)
2. 肩 运	(464)
3. 驮 运	(467)
4. 车 运	(470)
(三) 管 理	(476)
1. 管理方式	(476)
2. 企业经营管理	(477)

3. 安全工作	(478)
八、交通工业	(479)
(一) 船舶修造	(479)
1. 修造企业	(480)
2. 维修与制造	(485)
(二) 汽车修造	(488)
1. 修造组织	(489)
2. 修造业务	(501)
3. 管理	(503)
(三) 机车车辆检修	(504)
(四) 钢管制造	(506)
1. 调试整改	(507)
2. 经营管理	(508)
3. 钢管质量	(509)
(五) 路用石料开采	(510)
(六) 其它工业	(512)
九、交通科技	(516)
(一) 科技力量	(517)
1. 科技人员	(517)
2. 科技机构	(518)
3. 学术团体	(519)
(二) 科技工作	(521)
1. 公路科技	(521)
2. 铁路科技	(525)
3. 水运科技	(526)
4. 管道科技	(528)

(三) 科技成果	(529)
1. 成果项目	(529)
2. 科技论文	(536)
十、教育	(543)
(一) 教育基地	(543)
(二) 业务	(548)
(三) 管 理	(552)
十一、人物	(555)
传	(555)
录	(575)
表	(584)
附 录	(588)
(一) 著述索引	(588)
(二) 歌谣选录	(606)
(三) 行话摘编	(611)
(四) 楹联整理	(614)
(五) 轶事奇闻	(617)
(六) 资料辑存	(621)

编后记

概 述

荆州地区，现辖6县5市。位于湖北省中南部，地处江汉平原腹地。东连武汉市与孝感地区，隔江相望咸宁，西界宜昌之地，西北毗邻荆门，南接湖南省，北交襄樊市。总面积29038平方公里，总人口1044.76万人。

境内地形大致为西北高、东南低，由山区、丘陵、岗地、平原依次过渡，逐级倾斜。地面高程最高点为钟祥县客店乡斋公岩，海拔1051米，最低点在洪湖市新滩乡沙套湖底，海拔18米。平原江河成网，湖泊密布。由于地形上的差异，导致山区道路坡陡弯多，丘陵桥梁涵洞如蚁，平原路基松软，渡口甚密。

荆州属亚热带季风气候区，对公路的修建及其常年养护十分有利。由于光照充足，热量丰富，在渣油路面施工时，可充分发挥“远红外化油沥青装置”等先进工艺的作用。境内平均气温为 $15.9^{\circ}\text{C}\sim 16.6^{\circ}\text{C}$ ，港口一般无封冻史，仅汉水曾冰冻封航三次。年降雨量由北向南递增，一般在958~1325毫米之间，小河水源丰富，利于舟楫。年平均雾日在15~30天，一般持续4小时即散，对车辆、船舶行驶时造成的视线障碍时间较短。

上古时代，境内草木繁盛，是人类依山而居，劳动、繁衍的理想之地。先民在与大自然作斗争和求生存时，必然产生原始交通线。他们将猎取、捕捞和采集的动、植物用肩扛或拖拽的方法进行转运，使之形成原始运输方式。

夏禹治水，“决九川距四海，浚畎浍距川”，“得以平土而居”。于是会合诸侯于涂山而受其朝贡。荆州地域入贡的方式和道路是“浮于江、沱、潜、汉，逾于洛，至于南河”。

29

公元前689年，楚王“始都郢”（即江陵纪南城），形成交通枢纽。楚国在充分发挥长江、汉水等天然河流通航之时，并兴建人工运河。河道穿城而过，设水门供舟楫出入。鄂君启持节贩运，船队入汉水，北可转入唐白河、白河，再转棘水而至棘（荩）阳，经长江南行湘、资、沅、澧诸水；江北的夏水，江南的油水，更是商舟争流之道。

楚国的陆路以郢都为中心。“南襄隘道”将楚与中原贯通，迤西沿丹江河谷经丹浙与郢，出少习而入秦境；由“随枣走廊”东行，再东北行，出三关进入豫南；过“义阳三关”（冥阨、直辕、大隧）下应山、安陆、云梦，抵江、汉之汇的今武汉地区，自郢都历巢邑、下蔡、高丘而达方城。

楚国运输工具以舟、车为主。楚国的船形样式颇多：繇船“体形轻巧，航速飞快”，时为屈原所赞赏。两船相并的舫船，用于渡口或长途运输。更有三舟连一体的大舸——舫，鄂君启曾以此组织商业运输。楚国非军用车辆统称“安车”，载物之车，牛马驾用，载重量一吨左右。爵者所乘为轩（曲辔藩车）、棕（一种卧车），民间则多用猎（车）、輶（车）、柴（车）。驺车是通讯邮传工具，楚王也常作交通之车。

秦汉时期，荆州地域是南郡腹地。“秦楚大道”穿境内，北入豫地可抵甘、陕，南行湘境能达岭南。秦始皇不但从陆路过境，并有两次巡行长江到南郡。三国时，曹操巧夺荆州，率众二、三十万自襄阳南征，沿途千乘万骑，于江陵乘舟顺江而下，舳舻相继数百里。“赤壁大战”，曹操败退，自乌林归江陵，使“华容道”千古留名。

晋朝杜预都督荆州诸军，曾在境内“开阳口，起夏水，内泻长江之险，外通零桂之槽”，完成扬夏运河工程。唐代以长安为中心，在通往四方的驿道上设置驿站，湖北地域有横渡长江的驿渡三道，境内设有水陆驿——松滋渡。五代十国各据一方，但彼此

商贸仍甚活跃。南汉、闽、楚诸国对中原政权的进贡与贸易，均取道江陵。

北宋时，凭借扬夏运河的基础，又兴荆南漕河工程，使之“能通二百斛载”。当时，川、湘、鄂的漕粮，多取此道入汉水北运。元代，开长江两岸郝穴、调弦诸口，荆湘地带水运多得其利。自襄阳入荆州地域的驿道，沿袭宋代设“步递”、“马递”、“急递”三种铺。明承元制，清继明统。延及宣统年间，境内荆州、安陆二府设驿站14个，递铺142处。

鸦片战争以后，中国沦为半殖民地、半封建社会。英帝国主义的军舰于咸丰十年(1860年)驶入长江荆州段。光绪四年(1878年)4月，官办招商局开辟汉宜航线，一举结束境内水上单一木帆船运输历史。1921年，新堤人士集资购买汽车，以堤代路，载人载货；三年后，襄沙公路通车，从此境内陆路交通引入新型运输方式。1929年，江陵县人在属地三板桥建成飞机场，开境内航空交通之先河。抗日战争时期，战争频繁，交通设施多遭毁坏。抗战胜利后，境内交通稍有恢复。然因国民党挑起“内战”，运输工具多征为军用。至1949年，荆州地域内河里民船航行甚微，航空交通不复存在，公路可通车里程由231.26公里降至156.26公里。

中华人民共和国成立后，境内交通逐步复苏，至1957年，全区公路通车里程达到1357.2公里，新建和修复公路桥梁405座。1958年，湖北民航开辟武汉——沙市航线，1959年在京山县飞播马尾松树种，为境内专业航空的开端。1966~1968年，荆江中洲子和上车湾两处人工裁湾，1972年六和垸自然裁湾后进行维护，使长江的一段“九曲回肠”成为真正的“黄金水道”。在此期间，松宜铁路建成，随后焦柳铁路竣工；江汉油田“大会战”，完成地面设施——管道建设，境内始有铁路、管道两种现代化运输方式。