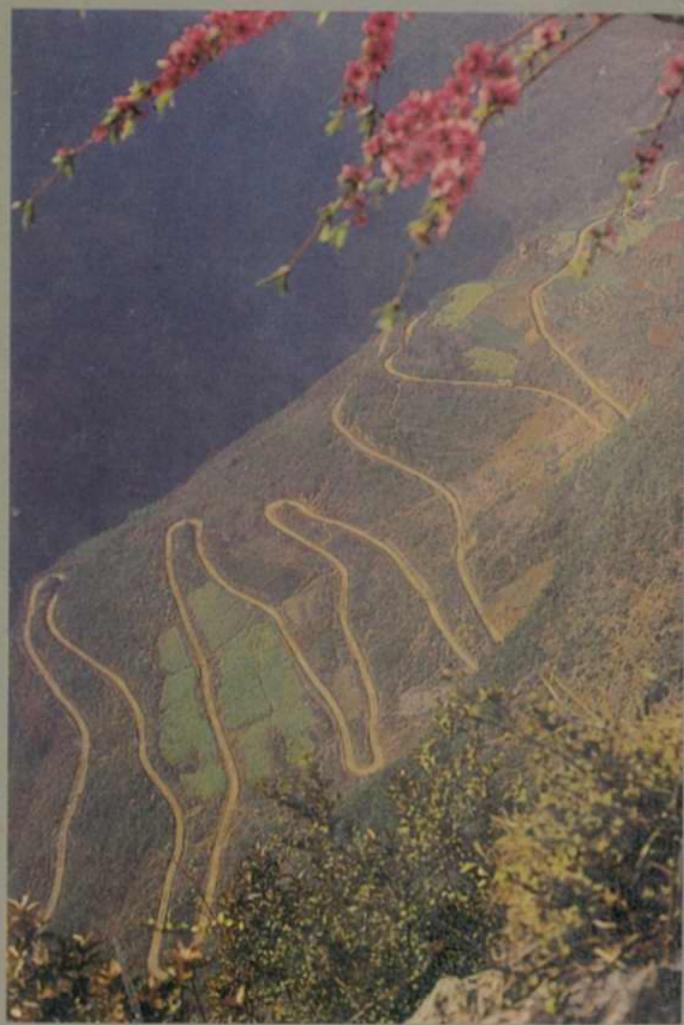


004654

湖北省交通志丛书

恩施自治州交通志



恩施自治州交通志编纂委员会
湖北人民出版社

湖北省交通志丛书

恩施自治州交通志

恩施自治州交通志编纂委员会

湖北人民出版社

B106-4

恩施自治州交通志编审委员会

主	任	李先池			
副	主	何显铸	何庸	才福祥	
委	任	肖远江	徐建		
	员	李忠汉	王胜祥	侯礼新	
		姚守仁	吴贤英	方晖	
		郭永平	覃方才	杨其中	
		蒋周成	向仕堂		
顾	问	邓和平			
办公室	主任	侯礼新(兼)			

编 纂 人 员

主	编	何显铸	侯礼新		
副	编	沈波	杨炳林	马晓岚	
摄	影	李忠汉	巴山	沈波	
		汪信元	黄理奎	周发身	
		周超等			

恩施自治州交通志编审委员会

主	任	李先池			
副	主	何显铸	何庸	才福祥	
委	任	肖远江	徐建		
	员	李忠汉	王胜祥	侯礼新	
		姚守仁	吴贤英	方晖	
		郭永平	覃方才	杨其中	
		蒋周成	向仕堂		
顾	问	邓和平			
办公室	主任	侯礼新(兼)			

编 纂 人 员

主	编	何显铸	侯礼新		
副	编	沈波	杨炳林	马晓岚	
摄	影	李忠汉	巴山	沈波	
		汪信元	黄理奎	周发身	
		周超等			

凡 例

1. 本志是一部记述恩施自治州管辖区域的交通专业志书。按详今略古的原则,记事上限不作统一规定,下限断于1989年底,个别史实延到1990年。

2. 本志以马列主义、毛泽东思想为指导,实事求是地记述恩施自治州交通发展的历史和现状。

3. 本志大事记采用编年体或记事本末体;志首设大事记和概述,综述历史和现状。

4. 本志分记、志、传、图、表、录六体编纂。照片集中放在志书正文之前,图、表穿插于志书之中,附录和评审人员名单载入志书之末。

5. 本志按交通门类,依次分设陆路、公路、水路、航空、科技教育、机构、人物七篇。篇下设章、节、目。横排竖写。

6. 交通各部门称谓变更频繁,为尊重历史,均以时序记述当时称谓。

7. 本志书的历史纪年:中华人民共和国成立之前,以朝代年号或民国纪年,括号内注明公元纪年。中华人民共和国成立后,以公元纪年。对中华人民共和国前、后的记述,简称为建国前、后。

8. 凡对恩施自治州交通事业发展作出较大贡献的人员,除简介和列表记述外,其余采取以事系人的方法记载。

9. 文中的“恩施专员公署”,“恩施地区”所辖8县与“鄂西自治州”所辖8县同。文中有时称“鄂西土家族苗族自治州”为“鄂西自

治州”、“鄂西州”或“州”。1993年4月改称恩施自治州。

10. 本志附录除简述县、市交通概况外,另收集部分文献辑存、轶闻趣事等,以资备查。

20

总 序

交通历来是社会文明和进步的标志。湖北五千余年文明史中的每一进程,无不凝聚着先民开拓交通的聪明才智,无不从一个侧面体现着她的这种地位和作用。

早在新石器时代,生活在江汉平原的氏族部落就开始有了交通。春秋战国时期,楚人激沮漳水为泽,南通长江,北循杨水达汉江。尔后逐步开拓形成以郢为中心的车马大道,通连四方诸侯国。到隋唐时期,连接江陵、襄阳、江夏的三角形骨架驿道干线通州连郡。加上同长江、汉江相连的千余河湖组成的漕运网,对促进南方经济的发展起了重要作用。清末民初,省内兴起轮船和汽车运输业,不仅引起湖北交通质的飞跃,而且也促进了境内经济的发展。抗战期间民众齐心修筑的巴柯人行道,曾为保障湖北战时交通,夺取抗战胜利起了很大作用。

然而,由于几千年来封建社会制度和近代半殖民地半封建制度对社会生产力的束缚,湖北交通虽有所进步,但步履蹒跚,交通事业虽有所发展,但曲折艰难。到1949年,湖北航道码头仍然多处于原始状态,公路虽曾修建过6 000余公里,但大多是标准极低的土路,桥梁多系木桥或临时便桥,且因长期失养失修和屡遭战争破坏,全省解放时能通行汽车的公路不足1 000公里。全省地方交通仅有轮驳船34艘,1 246吨位,营运汽车除私营商车约700辆外,国营汽车仅57辆。运输仍主要依赖木帆船和人畜力车等原始工

2 总序

具。

新中国成立后,特别是党的十一届三中全会以来,湖北工农业生产迅速增长,交通事业也相应得以较快地发展。一些群山壁立,陋桥断浦的偏僻地区,建起了条条盘山公路,架起了座座永久性桥梁。昔日西风瘦马、孤帆萧索的古道野山,成了车如流水、轮笛千里的运输干线。至1989年,全省已有公路47335公里,通航里程8952公里(含境内长江通航里程1053公里)。与1949年比,地方航业轮驳船吨位增长593倍,营运汽车数量增长17倍,客货周转量分别增长1140和120倍。公路养护、航道整治、桥渡建设、交通工业等方面都有较迅速的发展。全省已逐步建成以武汉、襄樊、宜昌大三角经济区为中心,以76条干线公路和长江、汉江为主干的水路运输网。

交通事业的发展,促进了境内精神文明和物质文明的建设。不少长期封闭的贫困山区,修通公路后加速了同外界的交往,走上了致富之路。无数乡镇企业凭借交通之便,扩大物资交流,得以蓬勃发展。

今天,交通事业在促进城乡经济、改善人民生活、促进文化交流、巩固国防建设等方面的巨大作用越来越被人们所认识,渴望了解湖北交通,为建设湖北交通作奉献的人也越来越多。为此,我们依靠全省交通职工,组织省公路局、运管局、航务局和各地市州交通局,共同编撰出版湖北省交通志丛书。旨在以马列主义毛泽东思想为指导,用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点和方法,通过翔实的资料,合理的编排,全面客观地记述湖北公路、公路运输、水路运输和各地市州交通局的历史和现状。向热心于研究湖北交通的各界朋友提供比较系统的历史资料,给致力于湖北交通改革和建设的仁人志士提供可资借鉴的科学依据,以促进交通的发展,使其更好地为社会主义现代化服务。

历史是人民创造的,湖北几千年交通史,是众多先驱和劳动人

民造就的。我们这套丛书,力求如实记录湖北人民筚路蓝缕、披荆斩棘开拓交通的光辉业绩,以弘扬先辈美德。希望全省交通战线职工都学习、了解和研究湖北交通的历史,从中寻求发展湖北交通的客观规律,吸取爱国主义的可贵教益,激发热爱湖北交通、建设湖北交通的志趣情怀,为振兴湖北交通事业而百倍努力工作,谱写出更加灿烂的湖北交通新篇章。◀

湖北省交通厅史志编审委员会

序 一

交通是社会经济发展的重要条件之一,从历史上看,少数民族地区与汉族地区的差距,主要是经济发展上的差距。而民族地区之所以落后,其中主要原因之一就是交通不发达。恩施自治州由于历史上长期受封建制度的束缚和国民党的腐败统治,生产力水平低下,交通运输长期靠人力肩挑背驮。到1936年才有公路,又因战争连年,民不聊生,至1949年仅有低等级公路396公里。

新中国成立后,党和人民政府十分重视交通事业的发展。特别是在改革开放,发展商品经济新的历史时期,州委、州政府把发展交通事业作为解决群众温饱、脱贫致富的战略措施来抓,恩施州的交通事业有了长足的进步。209、318国道纵横贯穿我州,省道、县道、区乡道形成网络,闭塞的山区,高路入云端,望河兴叹的天堑,如今变通途。交通运输出现“货畅其流,人便于行”的新局面。

盛世修志,存史资治。《恩施自治州交通志》的编撰者,以鲜明的政治观点,翔实的史料,完善的体例,科学系统地记载了恩施自治州交通事业发展的历史和现状、经验和教训。重点记述了建国以来我州交通运输事业的蓬勃发展及其丰硕成果,展示了恩施土家族苗族自治州广大干部群众世代代发展交通、艰苦创业、奋力拼搏、锐意进取的光辉业绩。反映了少数民族地区的特色,是一本值得一读的地方性专业志书,是恩施自治州文化建设方面的一项

重要成果,它为全州人民留下了一份珍贵的历史史料和精神财富。在此书出版之际,我表示热烈祝贺并向为《恩施自治州交通志》编纂付出辛勤劳动的同志们深表谢意,向为《恩施自治州交通志》编纂给予大力支持的部门、单位和个人表示衷心感谢。

陈德贵

1993年5月

陈德贵,中共恩施州常委、州人民政府常务副州长。

序 二

恩施自治州属老、少、边、山、穷地区,社会生产力低,交通运输长期靠肩挑背驮。民国时期,国民党为“围剿”工农红军和革命根据地需要,先后修建恩施、来凤两处军用机场和巴(东)石(咸丰石门坎)、咸(丰)来(凤)两条公路,但交通仍然闭塞。

建国后,党和政府重视山区交通建设。在地方各级人民政府领导下,依靠群众,依靠交通系统广大职工,认真贯彻“民工建勤”的方针,自力更生,艰苦奋斗,掀起几次修建公路高潮,至1980年全州通车里程达5014.9公里。党的十一届三中全会以后,党中央、国务院、省委、省政府领导及中直、省直有关部门的负责同志多次来恩施视察和检查工作,对加快山区交通建设作了许多重要指示,在政策上给予倾斜,资金上给予扶持,人才上给予支持。州委、州政府进一步加强对交通工作的领导,从而使恩施州的交通建设出现新的飞跃,到1989年底,全州通车里程增加到8050公里。如今,交通运输初步形成国家、集体、个体以及各种运输工具一起上,多渠道、多层次、多种经济成分、多种经营方式并存的新格局。

为回顾既往、总结经验、探索规律、策励将来,在州地方志编纂办公室和省交通厅史志办公室指导下,州交通局编纂《恩施自治州交通志》。这在恩施州的历史上还是首次,是全州交通系统修志人员数年来辛勤耕耘和艰苦工作的结果。编纂者以马列主义,毛泽东

思想为指导,本着实事求是、略古详今的原则,以严肃认真的科学态度,真实记载旧中国恩施州交通闭塞的状况和新中国恩施州交通运输的巨大成就。为全州交通职工提供了可以借鉴的历史经验,同时也为关心交通事业的同志了解恩施州交通事业发展进程提供信息,继续得到他们的支持,把恩施州的交通事业办得更好。

《恩施自治州交通志》将出版问世,在此谨向为本志提供资料的单位和个人,以及指导本志编写工作的学者,参加评审的领导、专家和交通系统的老前辈一并致谢。

李先池

1993年5月

李先池,恩施州交通局党组书记、局长。

19

鄂新登字 01 号

恩施自治州交通志

© 恩施自治州交通志
编纂委员会

出版者	湖北人民出版社	[武汉市解放大道新育村 63 号]
邮政编码	430022	发行科电话 537093
责任编辑	邹桂芬	

印刷者	湖北省新华印刷厂	开本	850×1168 毫米 · 1/32
发行者	湖北人民出版社	印张	17.25
1993 年 9 月第 1 版 1993 年 9 月第 1 次印刷		插页	17
印 数	1—1 630 册	字数	430 千字

ISBN 7-216-01245-3/F · 193

定价:20.00 元

本版图书如因印制质量不合格,可以由印刷厂调换

目 录

恩施自治州交通图

总序	(1)
序一	(4)
序二	(6)
凡例	(8)
大事记	(3)
概述	(41)
第一篇 陆路运输	(51)
第一章 大道	(51)
第一节 驿道	(51)
第二节 人行道	(53)
第二章 桥梁	(63)
第一节 石拱桥	(64)
第二节 木凉桥	(71)
第三节 索桥	(74)
第四节 自然桥	(75)
第三章 人、畜力运输	(77)
第一节 人力运输	(78)
第二节 驿运	(81)

2 目 录

第三节 畜力运输	(83)
第四章 装卸搬运	(86)
第一节 组织	(86)
第二节 设备	(91)
第五章 管理	(92)
第一节 管理形式	(92)
第二节 运价管理	(94)
第二篇 公路运输	(103)
第一章 公路建设	(103)
第一节 国、省道	(104)
第二节 县道	(121)
第三节 区乡道	(135)
第四节 专用公路	(153)
第二章 桥梁	(157)
第一节 特大桥	(159)
第二节 大桥	(161)
第三节 中、小桥	(173)
第三章 公路养护	(198)
第一节 组织	(198)
第二节 养护技术与设备	(201)
第三节 民工建勤	(204)
第四节 水毁防治	(207)
第五节 公路绿化	(210)
第四章 运输	(213)
第一节 运输企业	(214)
第二节 车站	(231)
第三节 货运	(235)
第四节 客运	(242)

第五节 汽车维修.....	(261)
第五章 管理	(269)
第一节 路政管理.....	(269)
第二节 公路交通监理.....	(272)
第三节 公路交通规费征收.....	(279)
第四节 运输管理.....	(285)
第三篇 水路运输	(301)
第一章 航道	(301)
第一节 长江巴东段.....	(302)
第二节 清江州境段.....	(304)
第三节 酉水州境段.....	(308)
第四节 溇水鹤峰段.....	(309)
第五节 沿渡河.....	(310)
第六节 其他航道.....	(311)
第二章 港口	(313)
第一节 长江巴东港.....	(314)
第二节 酉水百福司港.....	(319)
第三节 溇水江口港.....	(319)
第三章 渡口	(320)
第一节 汽车渡口.....	(321)
第二节 人行渡口.....	(327)
第四章 运输	(341)
第一节 木(帆)船运输.....	(341)
第二节 机动船运输.....	(349)
第三节 木材流送.....	(352)
第四节 船舶修造.....	(356)
第五章 管理	(358)
第一节 航运管理.....	(359)