

■ 史海钩沉

百年沧桑老白路

■ 朱义全



316国道新黄龙大桥 通讯员乐正波 摄

老白公路建设几度下马,逾10年才全线贯通

说起老白公路,绕不开一个历史人物,他就是张联升。

张联升,1871年出生于天津,早年从军,1911年辛亥革命爆发后,任湖北陆军第九师师长黎天才麾下旅长,驻防襄阳。后归吴佩孚,被委任为襄郢镇守使。1923年3月29日,中华道路建设协会襄阳分会成立,被推举为会长。1926年10月北伐军进占武昌,吴佩孚逃走,张联升经众人劝说出面易帜服从国民政府,被委任为国民革命军第五师师长。1927年下半年,张联升辞官回到天津。

鄂西北地处秦巴山区,素有土匪聚集出没,这也是元朝驱赶进山流民,明朝实行封禁治理的主要原因之一。张联升担任襄郢镇守使期间,鄂西北秦巴山区依然匪患严重,对于来自无影无踪的土匪,张联升穷于应付,尽管自己经营有汽车公司,但没有公路网络又奈其何?这也许就是张联升当时要“修一条运兵的汽车路”的缘故。

张联升是襄郢区域内公路建设的倡导者和推动者,他首先谋划的便是老河口至白河公路,工程师们勘察的备选线路有两条,一条是从老河口沿汉江抵达白河县城;另一条是走山里谷地通往白河县城。两条线路各有利弊,汉江线好处是水路陆路相依,可以相互依赖相互补充,但汉江沿岸多为悬崖峭壁,工程量和施工难度都很大;山里线好处是避弯直走直缩短了路程,避悬崖走谷地工程相对容易,但施工期间人员、物资流通不便。全面抗战爆发后人们惊奇地发现,山里的老白公路不利于日军飞机低空轰炸,这可是开始建设时没想到的好处。

1923年春,几乎与张联升兼任中华道路建设协会襄阳分会会长同时,老河口至襄阳段公路开始动工修建,并于当年通车。悲哀的是,这一年曹錕与黎元洪争当总统导致朝政一片混乱,加上国力衰微,拿不出建设费用,老白公路修到襄阳后被迫下马。

这一停就是五年。

1927年,湖北省政府拟定《修治道路计划书》,老白公路剩下的襄阳至白河段全部纳入计划。不巧的是,1927年至1928年鄂西北因灾发生严重饥荒,修治道路计划因之受阻。

1928年10月,湖北省组建工赈工程处,筹集救灾款250万元购买救灾物资,准备以工代赈重启老白公路襄阳至郢阳段工程。1928年冬,由当地驻军监督,保甲长带领沿线农民进入筑路工地,每修筑一平方米(约11.1平方米)路面给付洋面4公升。1929年5月,襄阳至石花街通车。这是时隔五年之后老白公路建设取得的第二次进展。

1929年秋末冬初,草店至原阳县县城段开始继续按照以工代赈方式施工。1930年5月初,中原大战爆发,战乱波及鄂西北,均县修路工地的工人、民夫不堪溃兵袭扰纷纷逃亡,工程只得停工。这是老白公路第二次下马。

1930年夏,鄂西北遭暴雨袭击,老白公路原均县县城至草店段,这个半拉子工程不仅不能继续修建,已经修好的也水毁严重。

1932年冬,在第四次反围剿中失利的红四方面军,经陕西安康、汉中退入川北寻机发展并且站稳脚跟。1933年3月,蒋介石电令湖北省政府迅速修通老白公路,很明显,其目的是为了追剿红四方面军。

接到蒋介石修路电令,湖北省政府不敢怠慢。1935年3月,老白公路修至鄂陕边境的原阳县店子沟,这里离白河县城不到20公里。因为店子沟一带至白河县城全是石头铺子,不容易砍,此时还看不出公路轮廓。这期间红一方面军长征到达川北,即将与红四方面军会师。国民党因剿共急需,就转而用轮渡运送汽车。4月,湖北境内工程比较容易的鄂西板

老白公路始建于1923年,全线贯通于1935年,是鄂西北最早的一条现代意义的公路。它东起老河口,西渡汉水,经石花街、土关垭进入十堰境内,再经草店、十堰城区、黄龙滩、将军河抵终点陕西省白河县,全长约230公里。如今,老白路变成316国道湖北省境内最后一段和陕西省境内最初一段。



上世纪七十年代十堰境内的老白公路(资料图片)

桥到官庙沿汉江公路开始抢修,5月,这段10余公里的公路建成,来往汽车用两跨汉江的办法通行于鄂陕两省。

现在看来,老白公路是隔汉江与郢西县擦身而过的,但在早期却真切地进入了郢西县境内。

全面抗战爆发后,1938年春国民政府着手全线整修老白公路。在徐州会战即将溃败之际,1938年6月4日,蒋介石以国民政府军委会名义发电:“湖北省政府何主席鉴:查修建老白公路路面所需公款核准由本会补助30万元,不敷之数由本省自筹……派员赶修修筑为要”。在老白公路全面整修的大背景下,1938年夏,鄂陕交界临近白河县城的一段扁子路也开始大规模开凿,经过鄂陕两省郢县、郢西、白河三县上万民工四个月奋战,店子沟南岸至卡子街三十多华里峭壁公路终于砍挖出来。1938年秋,老白公路在西出将军河口后沿汉江直通到了白河县城。至此,湖北一侧板桥至老官庙一段公路暂时废弃。

抗战时期,老白公路是连接陕西和四川等大后方的生命线

老白公路的荣耀在于其为中国人民抗日战争作出了巨大贡献。我们先看一下老河口和白河这两处军事要地,就会明白老白公路的重要战略地位。

老河口向西不足50公里就是险峻的秦巴山地,退,可以凭险固守;进,北上能够横跨黄淮,长驱华北平原,南下即可直通武汉,饮马长江南北。

白河县位于秦巴山区腹地,山大谷深,往西就是蜀道。县城位于汉水南岸,从这里走水路到安康只有一百多公里,只要控制住汉水两岸峭壁绵延的山峰,汉江就是切不断炸不烂的运输线。汉江的运输作用如今几乎可以忽略不计,但在没有现代公路、铁路的情况下,它的交通运输价值是绝对不能小觑的。

从白河县城卡子街沿白石河进山,早就就有山间驿路以栈道通往安康,抗战开始后,国民政府抢修的安康经平利、竹溪、竹山,过界岭再度入陕到达白河县城的安白公路,也于1939年2月连通了老白公路,从此,前后方之间又有了一条新的运输线。白河县城经安白公路到安康的路线不比水路便捷,并且界岭一带冬季需要人工除雪,但它运输速度快,能够门对门对接,没有水陆转换环节,并且甚为隐蔽,防空效果很好。

只要经过这水陆两线的任意一线到达安康,就不愁进入不了大西南四川和大西北甘肃。所以,占有了老白公路,就等于拥有了一条从华中通往西南和西北的可靠通道。整个抗日战争时期,西南、西北都是我国战略大后方,而老白公路恰好一头连着西南、西北,另一头连着抗战第一线——中原大地。

1938年夏秋,徐州会战、武汉保卫战相继失利后,战线西移,同年冬天,国民党第五战区布防鄂豫皖。第五战区司令长官李宗仁自然知道老河口的分量,1939年3月第五战区司令长官部进驻老河口。此时,老河口北、东、南三面尽失,宜昌以上的长江水道和老河口以西的老白公路,成为前线联系战时陪都重庆、大后方四川以及西北的生命线。而在第五战区正面及防区内,20多万装备精良的日军,正虎视眈眈地盯着李宗仁的十万人马。

1940年6月,宜昌失守。丢失宜昌,不仅使鄂西后门洞开,川东大门暴露,也使鄂西北一带屏蔽川陕的战略地位更加突出。由于第五战区经过宜昌通往重庆的长江水道被截断,老白公路就成为联系前线和后方的主要通道,甚至是一通道。四川输往江淮等广大区域的作战物资,包括经滇黔公路和陈纳德美籍志愿军“飞虎队”送到重庆的国际援华物资,以及当地出产的自贡井盐,还有人员来往,基本都依赖老白公路。

好在这期间,从1940年1月到1942年3月,鄂西北成千上万的民众用两年多时间重新修整了路面,增强了公路通行能力。

1943年春夏之际,日军猛攻老河口北面的南阳,企图占领老河口,端掉老河口东郊机场,进而侵犯重庆和西南、西北。李宗仁急调在随州大洪山地区的127师回防老河口。

12月,日军发动湘桂战役,再次强攻南阳、襄阳,第五战区副司令长官李仙洲奉命率部设防黄龙滩,旨在加强鄂陕边区防务,确保老白公路万无一失。大敌当前,李宗仁竟然拿出一名战区副司令保卫后方及后方公路,也能看出老白公路在当时是何等重要。这年从仲春到隆冬,有人用“满载于途”来形容老白公路上来往的各色车辆,附近老百姓则说,从来没有见过这么多汽车。

1945年2月,刘峙接任第五战区司令长官,2月27日,李宗仁办完交接手续离开老河口。3月,日军进攻豫西、鄂西,战略意图还

是要控制老河口机场和老白公路。

3月26日,日军一进入光化县,刘峙就急忙把长官部迁到草店。

3月27日,是李宗仁离开老河口满一个月的日子,这一天,第五战区丢了老河口机场。由于指挥失误,守军将士虽然苦战13天,但4月8日,第五战区终于彻底丢掉了老河口城区,日军占领老河口城区后疯狂屠城,听闻此讯的李宗仁唏嘘不已。不过,抗战开始就有“长腿将军”之称的刘峙,虽然跑得快,但也知道把守老白公路的重要性。草店是老白公路的一个重要节点,他把司令部放在草店,表明他宁可丢掉老河口也不能丢老白公路的心理。他知道,哪怕守住半条老白公路,也有希望守住通往大后方的生命线。

这期间老白公路再一次爆发出它的神威,在后送家眷、伤员,前输军需、兵员方面发挥了巨大作用。家眷、伤员、难民,大部分沿老白公路送到陕西南部,就近安置的也有一部分,仅鄂西就接收了两万多人。由于各路援军十万火急地扑向鄂西北,日军在攻下老河口后,再也无力前进一步。机场是丢失了,但老白公路始终控制在第五战区手中。四个月后,日本无条件投降。

李宗仁的第五战区区长官部驻扎老河口六年,指挥十几万大军在鄂豫皖地区发起歼敌战役10余场,打退日军进攻100多次,小的战斗从未停止过,歼灭日军10万人,接近战区内日军兵力的一半。不幸的是第五战区主力兵团之一第33集团军司令张自忠将军1940年在襄阳与日军战斗中牺牲,他是二战中东方战线战死沙场级别最高的将领。

第五战区乃至华中、华东其他战区抗日战争的取得,与老白公路能够保持畅通密切相关,自然也与鄂西北人民支持密不可分。

抗战期间老白公路沿线被征召的民工常年达10000多人,有的公路地段最多时每公里达到400人,每逢敌机轰炸和暴雨过后都是民工抢修的紧张时刻,牺牲在公路上的民工没有确切数字,但肯定不在少数。

老白公路为保卫西南、华中大后方立下了汗马功劳;鄂西北人民为华中、华东战区抗击日本侵略者作出了巨大贡献!

新中国成立后,“老白”公路又青春

新中国成立后,老白公路迅即转入为国家经济建设服务。

随着“三线”建设全面铺开,为了保障襄渝铁路,第二汽车制造厂(当时叫东风机械厂),黄龙滩水电站等重大工程日益增大的物资运输需求,上世纪六十年代后期,新中国再次启动了老白公路改造升级工程,这次改造在当时条件下是系统的、高标准的,基本上成就了后来316国道的雏形。

老白公路自东向西经历了平原、丘陵、山地三种地形地貌,越往西山越大地形越复杂,改造升级重点在于提高道路运输能力,难点都在原郢阳地区境内,仅郢县段控制性工程就有两处,一处是黄龙大桥建设,另一处是胡家营戴家岭开山改河。

黄龙大桥于1967年春动工修建,1969年8月建成通车,桥型为空腹式钢筋砼双曲拱桥,全长315米、宽9米、高50余米,设计载重汽车13吨、拖车60吨。它的建成结束了黄龙滩靠轮渡输送汽车的历史,消除了老白公路第一大瓶颈制约,原大桥服役半个世纪后被改造成亲水景点,现在是城乡居民休闲打卡胜地。新的黄龙大桥于2011年11月开工建,2013年5月建成通车,桥长368米,宽24米,双向四车道。能够满足现阶段甚至相当长一个时期内正常情况下316国道车辆通行需求。

戴家岭位于原郢县陈庄公社大桥大队,即今天的郢阳区胡家营镇大桥村。戴家岭工程是一项综合工程,核心是劈开戴家岭,其中包括老白公路改线从劈开的山口经过,河流改道也从劈开的山口流出,以及旧河床造田等项目,除原河道造田由当地人民公社后期组织实施外,其他工程都交给了郢西县尚坪公社。1970年春,这项工程开始实施,经过近一年时间的艰苦奋斗,当初的设计得到了圆满实现:戴家岭一带公路由弯取直,缩短长度约两公里,原河道造田200多亩,拉直的新公路为胡家营新镇建设奠定了坚实基础。

尚坪公社六个大队轮番上阵的100多名民工,不仅为戴家岭工程作出了贡献,也为这项造福人民的工程付出了牺牲。

1970年7月7日,戴家岭哑炮事件致严新民、陈光祖二人不幸遇难(二人已被追认为烈士),柯昌财终身残疾,破皮流血者更多。现在,小泥沟(即曾经的尚坪公社)的人们路过戴家岭时总要向当年自己或自己的父辈、祖辈亲手掘开的这道一百余米山垭投去深情的一瞥,因为这里有他们惊心动魄的记忆和沉痛的付出。

现在,老白公路的名字已经渐渐淡出人们的记忆,取而代之的是316国道,它路基稳、路线直、路面宽,并且全部硬化、黑化,在行道树的掩映下赏心悦目。

与老白公路相向而行的襄渝铁路,于1973年10月接轨通车,1975年11月开始试运行,1978年6月正式交付使用。

襄渝铁路复线于2005年8月开工建,2009年9月正式通车。

襄阳至十堰高速公路开通后,2014年1月,十堰至天水高速公路通车,这标志着陪伴老白公路的不仅有襄渝铁路和襄渝铁路复线,还有汉十延长到白河的高速公路。目前,与汉白高速公路在郢阳区鲍峡镇互通的湖北郢西至重庆巫溪高速公路已经部分通车,其他区段正在稳步推进,老白公路如果有知,当为今天有如此之多兄弟姐妹与自己相伴相随而感到无限欣慰吧!

如今,包括老白公路在内的316国道已经通到了大西北,襄渝铁路不仅把鱼米之乡江汉平原与天府之国四川盆地连接起来,还通过接轨向西北延长到了甘肃、新疆,更汇入了新的丝绸之路,与中亚、西亚、欧洲连接起来构成了国际大通道,这恐怕是老白公路倡导者张联升先生当时做梦都没有想到的事情。