

三线建设与湖北十堰城市的形成

郑建超¹, 严忠良², 鲍晓宇¹

1. 湖北医药学院, 湖北十堰

2. 湖北汽车工业学院, 湖北十堰

DOI:10.62836/ssr.v3n2.1104

摘要: “三线建设”是中国现代工业史上的一次战略调整和深刻变革,深刻影响了“三线建设”所在地区历史发展进程。“三线建设”集聚了全国范围内汽车制造方面的最先进的物力、人力,投入极大财力,在十堰地区建成以汽车制造业为主导的现代工业体系,有力推动了十堰地区城市规模的扩张和城市人口的增长。让贫穷落后的十堰地区在短短二十年内成为一座中型工业化城市,并一跃成为中国最大的商用车生产基地之一。

关键词: 三线建设; 十堰; 城市化

The Third Front Construction and the Formation of Shiyan City in Hubei Province

Jianchao Zheng¹, Zhongliang Yan², Xiaoyu Bao¹

1. Hubei University of Medicine, Shiyan, Hubei

2. Hubei University of Automotive Technology, Shiyan, Hubei

Abstract: The “Third Front Construction” represents a strategic adjustment and profound transformation in the modern industrial history of China, significantly influencing the historical development of the regions where it took place. The initiative concentrated the most advanced material and human resources in automotive manufacturing from across the country, along with substantial financial investment, to establish a modern industrial system in the Shiyan area, centered around automobile manufacturing. This effort vigorously propelled the expansion of Shiyan’s urban scale and the growth of its population. Within just two decades, the previously impoverished and underdeveloped Shiyan region was transformed into a medium-sized industrialized city, emerging as China’s largest commercial vehicle production base.

Keywords: Third Front Construction; Shiyan; urbanization

*基金项目: 湖北省中青年马克思主义理论家培育计划项目“鄂西北三线建设档案保护资源调查与活化利用研究”(编号: 22ZD228)。

作者简介: 郑建超(1984-), 湖北云梦人, 历史学硕士, 湖北医药学院第四临床学院党委副书记, 主要从事党史党建研究; 严忠良(1989-), 湖北黄石人, 历史学博士, 湖北汽车工业学院马克思主义学院副教授, 主要从事红色文化、文献档案研究。鲍晓宇(1985-), 硕士, 湖北医药学院人文社会科学学院讲师, 主要从事党史党建研究。

三线建设是指20世纪60年代至80年代进行的一场以备战为中心的大规模国防、工业、科技及交通基础设施建设运动[1]。从1964年至1980年，全国各地近400万国家精英及无数民工来到大西南、大西北参与的超大规模的工业战备建设，先后建起1100多个大中型工矿企业、科研单位、大专院校以及数个新兴工业化城市。

三线建设以国家战略的形式第一次为贫穷落后的中国中西部地区带来了现代化工业，深刻改变了中国现代工业布局，深刻影响了三线地区历史发展进程，促成了三线地区部分工业城市的形成和跨越式发展，促进了三线地区经济、社会、文化全面进入现代化轨道。曾任三线建设指挥部副指挥长、四川省省长的鲁大东评价说：“在全国三线大型企业中，最为成功的就是攀枝花钢铁公司和第二汽车厂两家”[2]。其中，第二汽车厂即是坐落于湖北十堰的东风汽车公司。

十堰地处秦岭和大巴山交汇处，这里北接武当、南交神农架，属山大谷狭、高差大、坡度大等典型的山地环境特征。由于这里四面环山，对外交通不便，物资匮乏，长期处于封闭落后状态。1960年代以前，隶属于郧阳地区的十堰还只是一个仅有一百多人口的小镇，现代化的工业基础为零。经过50年发展，十堰已经成为拥有350万人口，形成了汽车产业为主导，以生态文化旅游、能源、现代服务业、绿色有机农产品加工业为支撑的现代工业体系，该地区贫困落后的面貌从根本上得到扭转。

十堰这座城市的形成及快速发展，毫无疑问，肇始于1960年代的三线建设。

1 建成以汽车制造业为主导的现代工业体系

20世纪60年代至80年代初，中央在郧阳地区开展了以第二汽车制造厂、东风轮胎厂、襄渝铁路十堰段等20多个项目为主体的“三线”建设，彻底改变了十堰地区经济产业结构，使以小农经济为主的落后经济形态转变为以工业为主的现代经济模式。这些建设项目数量规模和投资金额当时居全省首位，为封闭落后的山区十堰打开了现代工业之门。

经过近数十年的艰苦创业，最终将原本偏僻落后的“山沟沟”的十堰打造成为以汽车制造业为主导的现代工业城市。

1.1 项目布局

十堰地区因其独特的区位优势和水陆交通条件，完全符合中央关于“三线”建设“靠山、进洞、分散”的战略指示。以二汽厂址最终选定在十堰城区约1190平方公里范围内为标志，一系列三线建设项目先后落户十堰地区。

1.2 建成了全国规模最大的商用汽车生产基地

二汽建设之初，我国的汽车工业非常落后，虽然有一汽等个别企业开始了中国汽车工业的起步，但整体水平还处于美国30年代的水平，难以满足社会主义建设需求。如何在一个贫穷落后的山沟里建设这样一个大型的现代汽车工业企业，并持续跟上世界先进水平，是摆在二汽建设者面前的难题。

当时的二汽建设者们充分发挥举国体制集中力量办大事的优势，先后投入20余万人，通过“包建”的形式，安排长春地区的一汽，上海地区的卫海铁工厂、黄河仪表厂、上海汽车配件厂、上海标准件厂，北京地区的北京汽车厂，武汉地区的武汉汽车配件厂，南京地区的南京汽车厂等采取包建等形式支援二汽大部分专业厂的工厂设计和技术改造工作。还通过“聚宝”的形式广泛收集国内外先进科技成果，先后采用新工艺53项，新材料14项，新设备4000多台，自行设计制造了98%近2万台套机器设备。通过“包建”、“聚包”等形式，全国几乎所有大的汽车相关厂家都参与了对二汽的援助建设工作，使二汽在当时集聚了一大批全国先进的汽车技术、设备和人才，达到了当时国内领先水平。

至1985年底，二汽共完成投资达21.74亿元。建成通用铸锻厂、设备修造厂等27个专业厂。从1980至1985年，二汽累计生产汽车34.8万辆，实现利润17.6亿元，上交税收4.4亿元。

1.3 带动了地方工业的崛起

十堰的地方工业大发展，是以为三线建设配

表1. 十堰地区三线建设主要项目

单位名称	地点	投资额	企业概况	备注
第二汽车制造厂	十堰张湾	19.72亿元	是我国依靠自身力量设计、建设和装备起来的特大型现代化工业企业。	
东风轮胎厂	十堰张湾	1.07亿元	东风轮胎厂是新中国成立以来建设的最大的轮胎厂，是中国轮胎生产的大型骨干企业之一。1968年11月动工兴建。至70年代具备年产30万套生产能力。1983年末统计共有职工3470人，固定资产原值1.07亿元，具备60万套轮胎生产能力。	二汽配套厂
黄龙滩水电站		1.73亿元	以发电为主，兼有供水、养殖、滞洪功能的中型水电工程。位于汉江支流堵河下游，是综合开发汉江流域的重点工程之一。1969年4月动工，1976年竣工。电站的建成，为十堰的区建设发展提供了强大的电力保障。	
丹江口水利枢纽		10.02亿元	1958年9月开工兴建，1973年完成。初步解除了汉江中下游地区的洪水威胁，还为当地建设发展提供了灌溉、电力等有力保障。	
襄渝铁路湖北段		5.17亿	1969年3月开建，1971年湖北段完工。过境十堰地区近190公里，改变了十堰地区交通运输的闭塞状况。	
解放军3602工厂	丹江口	1714.19万元	总后军工企业，于1971年从上海迁建。主要产品为轴承、汽车工具盒、风动工具等。1985年统计，共有职工852人，因定资产1714.19万元。	
解放军3611工厂	丹江口浪河镇		即国营长城油料器材机械厂，总后军工企业，建于1968年，1970年投产，是生产油料器材的大型专业厂。1985年统计固定资产原值1367万元。	
解放军3607工厂（湖北江河机械厂）	丹江口浪河镇		总后军工企业，建于1969年，1970年投产。全厂分三个车间，一车间为铸造、锻造、精铸，二车间为缝纫机，三车间为汽车配件。1985年统计有职工991人，固定资产1585.9万元。	
解放军3541工厂	丹江口丁家营		总后军工企业，1968年筹建，1970年投产，主要产品为军用服被。	
解放军3545工厂	丹江口丁家营		总后军工企业，建于1969年，有染整和机修两个车间。据1985年统计，有职工715人，固定资产1925万元。	
湖北汽车工业学院	十堰张湾		创建于1972年，前身是二汽组建的工人大学。	
武汉医学院郧阳分院（含附属太和医院）	郧县黑石窑	迁建	1965年由武汉迁建。	
文字605厂	丹江口	迁建	1968年由上海迁入丹江口，主要产品有印刷用字模、铅字、锌线等。1985年统计职工489人，产值1015万元。	
东方食品厂	十堰	迁建	1970年从武汉迁建，首批干部职工21人。后更名为久康食品有限公司	
十堰市啤酒厂	十堰		1976年由十堰市商业局、市财政局、二汽动力厂联合筹建。有职工403人，固定资产720万元，年产量达万吨。1992年破产。	
武汉市一医院、5708医院、湖北省工人疗养院		整体迁建	1969年起，武汉市一医院及湖北省工人疗养院共600多名医疗工作者分期分批迁往十堰，分别在张湾、茅箭、花果和红卫建立四家职工医院，即后来的东风医疗集团。湖北省工人疗养院直接在黄龙建立黄龙疗养院。	
湖北省工业建筑总公司（102工程指挥部）		迁建	1966年，由北京市建筑工程局第三建筑公司5828人、西郊构件厂400人、机械公司汽车一厂382人、工业安装公司一个工区577人、材料公司三站193人，共计7380人迁往十堰，承担二汽基建施工任务。2002年，总公司迁往武汉。	
湖北汽车电器厂	丹江口六里坪		1969年筹建，1975年建成投产。主要产品为汽车喇叭、开关继电器、联接件、保险装置等。全厂占地面积186236平方米。1985年统计共有职工919人，固定资产原值1201.03万元。	二汽配套厂
风动工具厂	郧县柳陂		1967年由国家一机部投资兴建，生产经营各种汽车零部件。后改为郧阳地区汽车拨叉厂。1985年统计共有职工754人，固定资产639万元。	二汽配套厂
湖北汽车附件厂	郧县茶店		1969年12月建成，主要生产汽车附件。1985年统计占地面积11934平方米，职工635人，固定资产850万元。	二汽配套厂
湖北汽车方向盘厂	十堰市二堰		1970年动工，1974年建成。隶属湖北省机械工业厅领导。全厂占地7万平方米。1983年有职工584人，固定资产原值780.5万元。	二汽配套厂

资料来源：《十堰市志(1866-2008)》中国文史出版社；《丹江口市志》；《东风轮胎厂志（1968年-1983年）》；《第二汽车制造厂志（1969-1983）》

套服务的形式开始的。1966年5月7日，毛泽东发出《五七指示》，要求全国各行各业都要办成“一个大学校”，“学政治、学军事、学文化、又能从事农副业生产。又能办一些中小工厂，生产自己需要的若干产品和与国家等价交换的产品。”根据上级通知要求和实际情况，同时为解决家属就业和服务业短缺等问题，十堰市地方政府和各三线建设单位兴办了各类小企业、小作坊，并逐渐发展壮大。1978年境内有工业企业868个，工业总产值55870万元，比1965年增长31.75倍。

各三线建设企业兴办了一批集体企业。这些企业职工在前期基础设施还不完备的情况下，先后兴办有酱油厂、小五金厂、煤厂、农场、托儿所、小卖部等，解决了职工生活服务上的实际困难。后期，则利用工厂剩余的边角余料，积极开办一些服务汽车生产的集体企业。据统计，1976年，102指挥部生活在十堰地区“五七连”的家属工有1783人，建立生活服务网点71个，成立家属工厂13个，产品达34种^[3]。1980年，二汽的集体企业职工达5167人，兴办生产、服务项目177个，其中工业生产项目达68项。

十堰地区也依托二汽，因地制宜建成一批地方工业。如市方向盘厂、篷布厂、交通部郧阳船舶修造厂（湖北神鹰汽车）、风动工具厂（华阳投资公司）、汽车缸套厂、市金轮子车桥公司、市汽车配件铸造厂、车桥轮毂厂等等。同时，地区各公社也建立起一批小厂。如十堰公社办起小五金厂，生产随车工具；花果公社办铸铁管厂；白浪公社办起汽车摇把厂；茅箭公社建了一家农具厂，除生产农具外，还生产钢丝床、钢丝筛网等产品；大峡公社办起电线厂；黄龙公社农具厂开发了水龙头等新产品；大川公社办起棕床厂；东风公社办起民用煤炉厂。至1975年，全市拥有企业85家（全民26家，集体59家），实现总产值6164万元。

2 三线建设时期十堰城市的崛起与发展

2.1 城市人口的倍增

十堰地处山区，地瘠民贫，历来属人烟稀少之地。据《十堰市志》（1966-2008）记载，自1949年

新中国成立至1965年16年间，十堰地区非农业人口仅增加4万余人。而随着三线建设落地十堰地区，这些工程项目均有力推动着十堰地区城镇人口的快速增长。

1、城镇人口倍增

据不完全统计，1967-1991年，国家在十堰市建设第二汽车制造厂，先后从全国16个省市及其100多个大中型企业抽调管理人员、技术工人、学生、复员军人以及建筑工人8万余人，连同他们的家属共迁入十堰市内共约12.8万人。另外，1971年，“二汽”建设高峰时，102建设指挥部所属各团、一机部第二机电安装公司及民兵、民工和农建队人员最高达5.5万人。1972年，来自102指挥部负责早期施工准备的工程技术人员达3.3万人。地方层面，湖北省于1971年从竹山、竹溪选派了1.5万余民兵承担二汽铁路和公路建设。1972年又从大悟、枣阳、随县、汉川等地派来2.5万多人。黄龙滩水电站施工人数高峰时达1万5千人。城区人口也由1966年的94794人增加到1990年的389845人，其中外来人口为市区总人口的四分之三^[4]。

2、城镇人口结构优化

新中国成立以后，十堰地区人口文化素质相比解放前得到显著改善，但因为人口多、底子薄，加上又处于山区，交通闭塞，经济落后，人口文盲率依然居高不下，1964年文盲/半文盲有102万人，占总人口比重达73.69%。据统计，1957年，十堰地区人口总数2038258人，其中非农业户口不到10万人。丹江口水利枢纽工程、二汽等三线建设工程陆续开工后，随着大批建设者的到来，十堰地区人口结构显著优化。仅以二汽为例，1965年二汽开始筹建之初，国家即从各大中型企业中调配500余名干部，这些干部中很大一部分都是受过高等教育的人才。1965年-1969年，国家还分配给二汽1069名大、中专毕业生。1970年，二汽又接收3500名来自武汉、上海的中专毕业生。除接收国家分配工人以外，二汽还通过开办技工学校、职业高中、业余大学等手段，提高工人专业技能和文化素质。到1983年，职业高中在校学生893人，半工半读毕业生4076人，技术学

校培养出的工人3082人[5]。1983年底，二汽拥有的5.3万多名员工中，高中、大专以上学历占比36%，文盲只有284人，文盲率0.53%。

同时，随着工厂职工人数越来越多，职工子女教育也是摆在二汽建设者面前的问题。从1968年创办第一间托儿所开始，至1984年，二汽共创办幼儿园43所，幼儿7990人，中小学校36所，在校生22652人。2004年，这些学校全部移交十堰市政府管理，为当地教育事业作出应有的贡献。

2.2 基础设施完善

三线建设初期，十堰地区基础设施非常落后。建设人员住的是芦席棚、干打垒，吃的是大锅饭、大锅菜，物资运输、人员流动基本靠人力完成，条件艰苦。为保证项目后期发展，同时解决建设人员的衣食住行等问题，十堰市先后于1969年、1970年、1975年、1978-1980年、1990年编制了城市建设总体规划。在这些规划指引下，十堰市城市建设取得快速发展。1973年，财政部划拨经费4710万元用于十堰市城市基本建设，到1982年基本完成城市道路、排污、照明、用水、防洪等基本设施，为十堰市城市发展奠定了坚实基础。

囿于山路崎岖，十堰市的交通条件一直到抗日战争时期才进入现代化。1935年修建的老白公路、十郧公路是十堰地区第一条现代意义上的公路。此后直到三线建设时期，十堰地区的交通条件才获得极大发展。

1、铁路建设方面

1960年，经湖北省自筹资金，汉丹铁路襄阳至丹江口段建成通车，全长近100公里，是十堰境内的第一条铁路。汉丹铁路的修建，打破了十堰地区没有铁路的历史，对十堰地区经济社会的发展起到了极大的促进作用。汉丹铁路建成之初，就承担起丹江口水利枢纽工程修建的物资运输任务。后来又担负起二汽等三线建设工程的物资运输任务。1975年7月襄渝铁路十堰段竣工，1976年正式通车营运。襄渝铁路十堰段与境内6条物资运输专用线总里程共计146公里。建有大、中、小桥梁70座，总长度6558.1延米，开凿大、小铁

路隧道22座，总长度12695.36延米，修建涵洞251道[6]。1976年正式营运后，境内设有浪河、丁家营、武当山、六里坪、十堰等12个客货车站。襄渝铁路的建成对十堰城市的形成发挥了重要作用。与汉丹铁路这条“断头路”不同，襄渝铁路横贯鄂、陕、川、渝三省一市，打通了十堰与湖北省内、陕西、重庆、四川等地的联系。襄渝铁路还与汉丹、焦柳、成渝、川黔、阳安、西康等铁路相衔接，使十堰与广大的中部、西南腹地联成一片，并走向全国。襄渝铁路建成通车后，各“三线”建设企业和十堰城市建设所需原材料从全国各地源源不断运来，十堰地区发展现代工业所需的各类工业原料、生产设备、建材、煤炭等物资得到满足，同时，各“三线”企业生产的各类产品、十堰本地优质农产品也能通过铁路运往全国各地。1977年，仅十堰火车站即发送旅客40万人次，货物到达23.14万吨，货物发送5.23万吨。

2、公路交通方面

为了尽快改变交通闭塞的状况，东西向的老白路、汉白路、石竹路及南北向的郧十路、十房路、丹土路的改建扩建工程同时上马，并改建通往毗邻地区的公路，与陕西、神农架接通，形成以十堰为中心，以干线公路为骨架，连接各县，接通外地，两横一纵，沟通四方的公路交通网。至1975年，全境通车3013公里。境内公路的建设为“三线”建设企业提供了重要的支持作用。以“三线”建设所需木材为例，60年代中后期至70年代初，十堰市为支援“三线”建设共砍伐森林60余万亩，砍伐林木220万立方米。除就地取材外，很大一部分是通过新修建的公路长途运输而来的。又如，为解决三线建设初期20余万人的“吃菜难”的问题，“二汽等单位动用了大量车辆，从8个省、市调运蔬菜。”这些都有赖于公路设施的完善。境内公路的建设同时也为十堰市经济社会长远发展注入了内生动力。“要想富，先修路。”十堰地区群山环绕，“九山半水半分田”。道路的畅通显得尤为重要，不仅为山区的资源优势快速转化为经济优势提供了可能，为山区物资、人员往来交流提供了便利，降低运输成本，更为山区人民提供了更

多的就业可能和就业机会。

3、水路运输方面

十堰市境内自古以来仅有堵河、汉江等个别航道，航道上多急流险滩。60年代以前，航道仅通木船及木划子。为缓解三线建设基建材料运输难题，从1960年代中期开始整治汉江和堵河航道。丹江口水利枢纽工程建成后，增加航道97.5公里。黄龙滩水电站建成后，又增加航道56公里。

2.3 城市规模扩大

虽然“二汽”最初的建厂方针为“靠山、分散、隐蔽、进洞”，但从现代工业发展的客观规律来看，这种以应对侵略战争的发生为目的工业建设，随着战争阴影的散去，已经越来越不适应工业发展的需求。从十堰市制定的历次城市建设规划来看，最初的城市规划遵循“没有城市化的工业化”的原则，将十堰地区定位为小城镇。直到1972年，十堰市委确定三条建市方针：城市为二汽服务，城建围绕二汽建设进行；建设工农结合、城乡结合、有利生产、方便生活的新型城市；多搞小城镇，逐步发展为中等城市。当时的十堰由十堰火车站至张湾的一个中心区政府和白浪、茅箭、红卫、花果、土门、黄龙6个卫星镇组成。中心区是二汽以及十堰市、郧阳地区所在地，5个卫星镇则围绕二汽专业厂和东风轮胎厂进行规划建设，各镇之间相距3~5公里，由厂区铁路和公路相联系，形成点线结合、葡萄串珠的布局结构。

三线建设期间，十堰中心区新建公路17条，包括车城路（1971年建成）、车站路（1972年拓宽）、东岳路（1972年建成）、人民路（1974年加宽）、朝阳路（1974年修通大部分路段）、公园路（1981年改建）、武当路（1985年竣工）等主干道，以及邮电街路（1976年建成）、柳林路（1979年建成）、镜潭路（1970年建成）等次干道，与新建成郊区南环路和北环路，初步开成沟通乡镇的公路网。

1969年，架设张湾至丹江口84公里的110千伏高压输电线路和张湾至黄龙输电线路。解决了城市用电问题。修建影剧院、医院等公共设施4万余

平方米。建成221所中、小学校校舍9542平方米。修建工业用房近5万平方米。新建办公及住宅楼房6万余平方米。1957-1974年，先后修建百二河、马家河、茅塔河、头堰、岩洞沟、黄龙等水库6座。三线建设开始后，以上水库全部规划为城市供水水源，年供水量达2516万立方米。1969-1978年，二汽先后建成5座自来水厂，年产自来水3300万吨。1981-1993年，十堰市政府先后建第一、第二水厂。年产自来水8000万吨。至1994年，十堰基本形成中等城市格局，市区面积40平方公里，人口60万。

2.4 三线建设对十堰地区的行政区划格局的重构

1952年-1965年13年间，当时的郧阳地区一直作为襄阳的一部分。直到1965年，为了加快边远山区的发展，湖北省委才正式将郧阳地区从襄阳地区分列。当时的正式名称为郧阳专区，专区下辖郧县、郧西县、丹江口（均县）、房县、竹山县和竹溪县。并设有郧阳专署，专署设在郧县。

随着二汽、襄渝铁路等三线建设重点工程相继加大马力投入建设，数十万劳动大军涌入郧阳地区，以一个县级单位的下属办事处来对接数十万人庞大的服务需求是不现实的。正如原十堰市委书记陈明所说的：“当时三线建设任务很重，如果没有地区的领导和支持，十堰市要开展工作完成任务是很困难的”[7]。因此，1969年12月1日，当湖北省革委会决定撤销十堰办事处，成立十堰市也就顺理成章了。当时的十堰市辖区为划郧县的十堰区、黄龙区及柳陂区的茅坪乡为十堰市辖区。从此，中国出现了第一座以汽车产业为主导的城市。鄂西北传统农业山区第一次设立了以现代汽车产业为特征的城市，为区域经济和社会发展奠定了基础[8]。

1994年10月22日，根据八届全国人大一次会议上李鹏总理在政府工作报告中指出的：“地和地级市并存于一地的，原则上要合并。”这一要求，湖北省政府根据国务院批复，通知郧阳地区和十堰市合并，合并后仍称十堰市，辖郧县、郧西县、

竹溪县、竹山县、房县、茅箭区、张湾区，代管丹江口市。这也标志着从十堰地区的行政区划格局完成重构。

3 结论

十堰地区的“三线建设”是在计划经济条件下，在短时间内，由国家力量在全国范围内对汽车制造资源进行的一种集中重组。全国所有与汽车制造相关的最先进的技术资源汇聚于一地，几乎所有的汽车制造机构都以不同的方式，将所持有的最先进的技术、最优秀的人力资源投入了这场建设。国家在投入巨量资源的同时，也取得很大成绩，将一个地处穷乡僻壤的山区小城建设成为一个驰名世界的商用车之都。很难想象，如果没有“三线建设”这股“东风”，如今的十堰将会是怎样。因此，研究“三线建设”，保护“三线建设”相关工业遗产，就是守护十堰这座城市的来时之路。

参考文献

- [1] 徐有威,张程程.2019年三线建设研究述评[J].三峡论坛(三峡文学理论版), 2020(3):61.
- [2] 黄正夏,欧阳敏.艰难的历程——黄正夏采访实录[J].时代汽车, 2006(12): 125
- [3] 十堰市地方志编纂委员会.十堰市志(1866-2008)[M].北京:中国文史出版社, 2014:217.
- [4] 十堰市地方志编纂委员会.十堰市志(1866-2008)[M].北京:中国文史出版社, 2014:213.
- [5] 东风汽车公司史志办公室.第二汽车制造厂志(1969-1983)[M].内刊, 2001: 285
- [6] 十堰市地方志编纂委员会.十堰市志(1866-2008)[M].北京:中国文史出版社, 2014:873.
- [7] 陈红建、胡德荣.陈明回忆录十堰部分(DB/OL).http://www.sydxw.com/dsywx/dsrw/201503/t20150318_1874414.shtml.2015年03月18日.
- [8] 匡裕从.《十堰通史》[M].北京:中国文史出版社,2003:784

