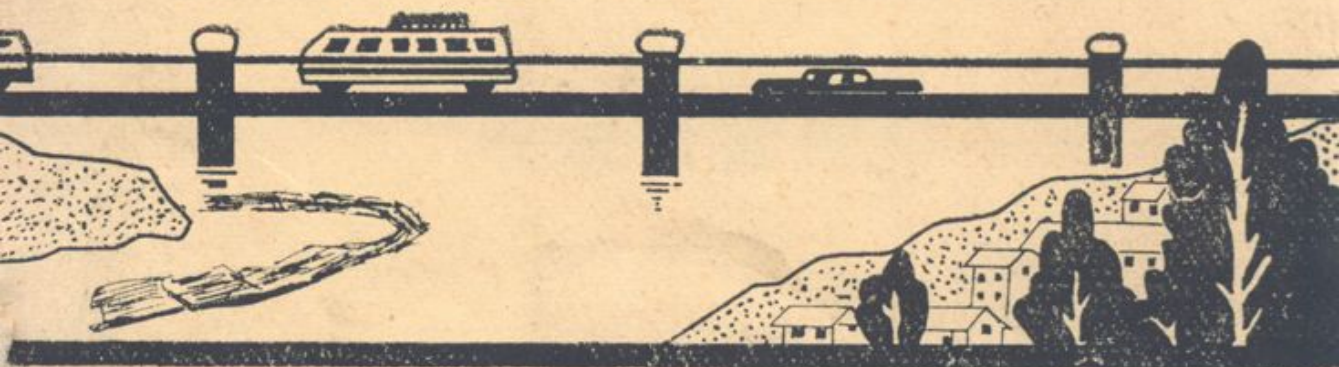


來鳳縣交通誌

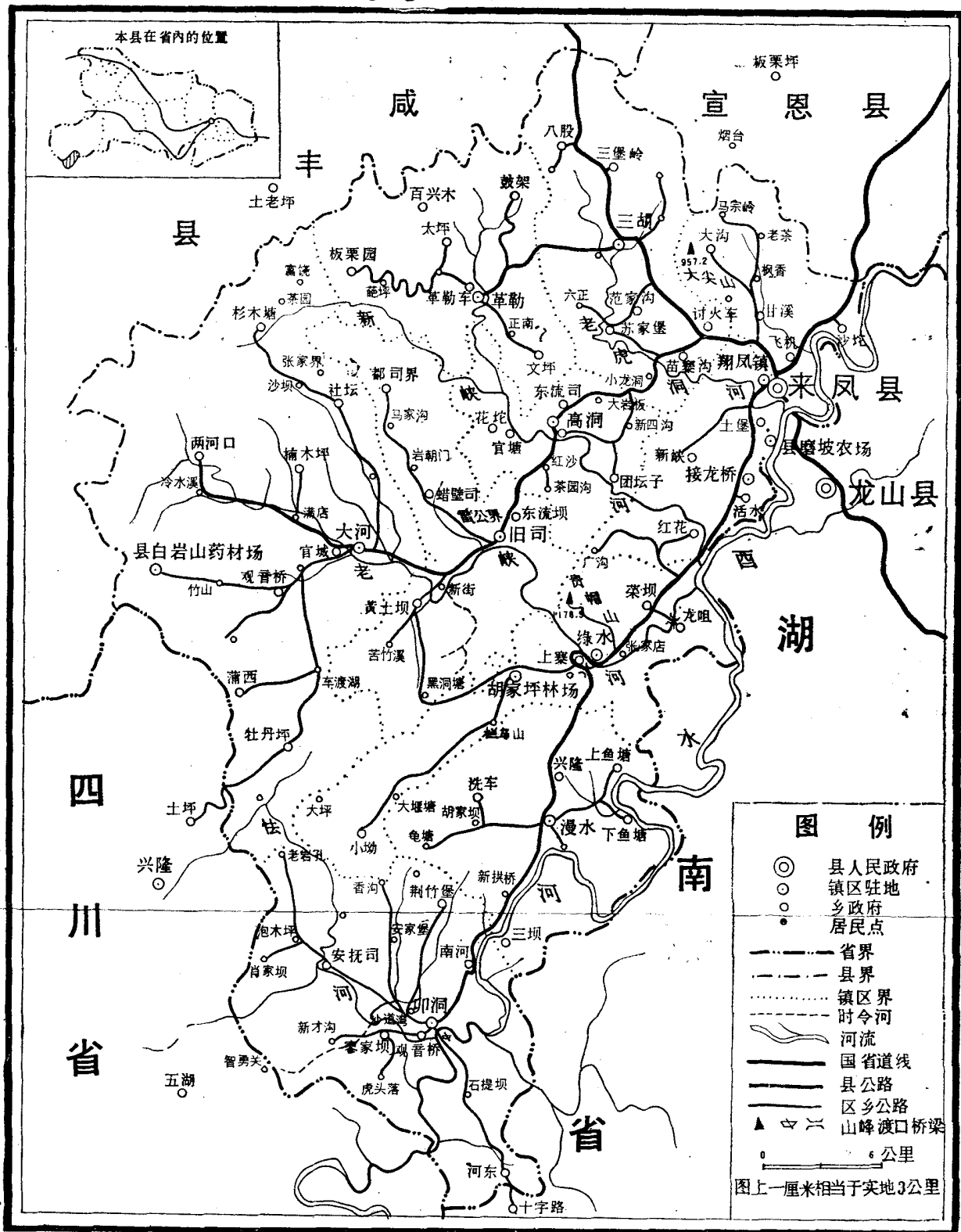


来凤县交通志

交通局编写组

来凤县交通图

1985年

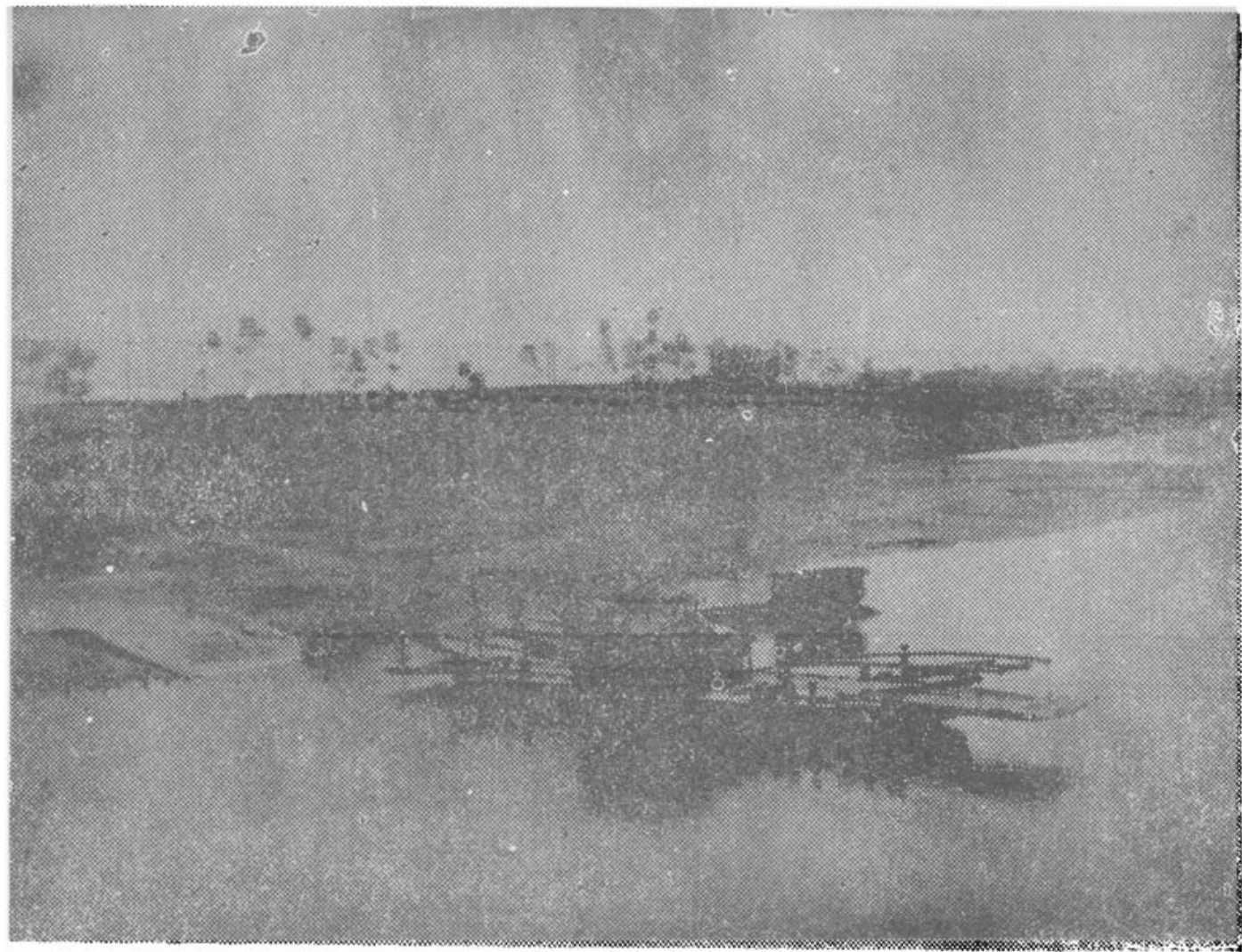


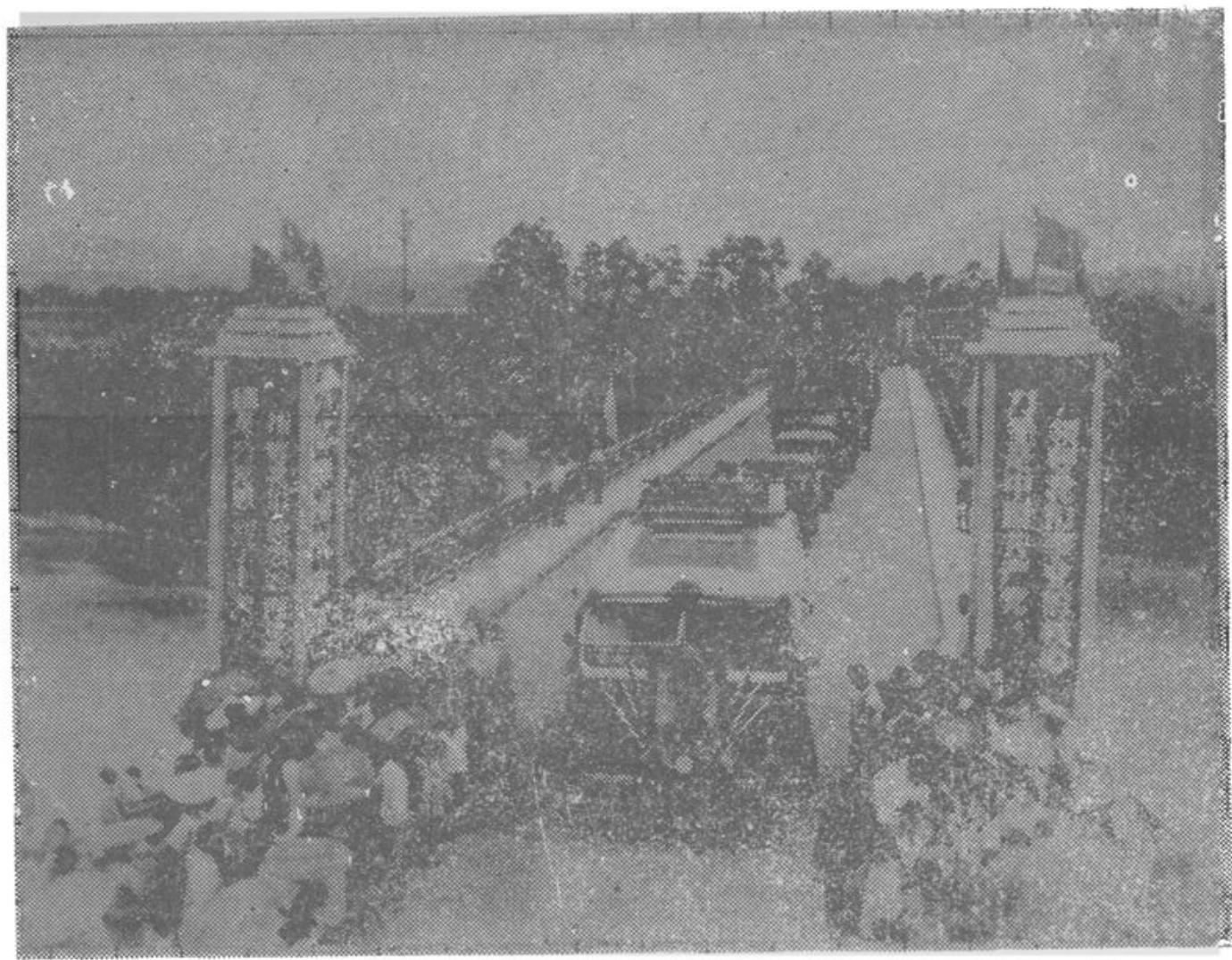
修志领导小组成员留影

前排左起：胡宁伍、丁立人、李志远
后排左起：李方、滕树明、秦艳、刘太正



团结大桥未建前的车渡





团结大桥通车典礼

此官能人
友遠來之通

永元
年
月
日
成

发展交通运输、振兴来凤经济

——代 序

来凤县地处鄂西南边陲，是土家族、苗族聚居的地方。这里土地肥沃、资源丰富，经济发展潜力很大。但以前这里交通闭塞、运输落后，严重制约了经济的发展，长期处于贫困状态。

现实给了人们以深刻的启迪，要发展经济，必须先搞活交通运输，修路架桥，抓紧交通基础设施的建设已经是刻不容缓。

来凤县大办交通运输的群众运动，经历了三个主要阶段。从1956至1965年的整整10年，5区1镇的公路开通，县内骨架公路基本形成，并连通了邻县的公路；在以后的10年中，开通了全县各区镇的公路，并完成了列养公路上桥梁的永久化改建；党的十一届三中全会后，随着商品经济的不断发展，全县各族人民以更大的热情投身于交通运输建设，在省、州、县的大力支持下，狠抓对原有公路的改善和常年养护，积极修建通往乡的公路和桥梁，与此同时，县主要循环线、大河坝至四川省酉阳县的公路亦成雏形，截止1985年底，全县拥有通车公路440.63公里，基本形成了一个以县城为中心、连结8区2镇49个乡的公路交通网。

交通基础设施的修建，为运输提供了良好的道路条件，各种运输工具迅速发展，运输结构层次也日趋合理，基本做

到了“人便于行、货畅其流”，对全县经济的发展起到了极大的促进作用。

交通运输事业的发展，离不开党和政府的领导和支持，离不开全县人民的艰苦努力，离不开工程技术人员的工作。

党和政府历来十分关怀山区人民、支持少数民族地区经济的发展。新中国成立后，共拨出698.32万元资金、463.75万公斤大米、54.5万公尺棉布、10.45万公斤棉花，以支助我县公路、桥梁建设。全县各族人民在大办交通运输的群众运动中，贯彻“民办公助”的精神，主动凑集资金、材料，顾大体、识大局，主动退田让土，拆屋迁房，涌现出了许多可歌可泣的人和事。交通工程技术人员披荆斩棘，认真勘测设计、精心指导施工，表现出了对交通运输事业的一片赤诚。通过全县各族人民的努力，来凤县交通闭塞、运输落后的状况正在改变，但要做的事还很多。作为交通运输建设队伍中的一员，为发展交通运输、振兴来凤经济，我愿和全县人民一道，继续努力。

杨国瑞

一九八八年十月

修志人员名录

领导小组:

组 长: 丁立人

副组长: 胡宁伍、刘太正

成 员: 李志远、李 方、滕树明、吴 俊、秦 艳、
张胜福

修志人员:

主 编: 李志远

编 辑: 李 方

资 料 员: 尹 萍

资料收集: 李志远、李 方、李景孝、李秀芳、尹 萍、
杨 麟、张 治、吴昌清、胡玉梅、朱兴国、
郭金佩、田永隆、张凤莲

特约摄影: 汪文博

绘 图: 刘月娥

封面题字: 吴邦宁

封面设计: 陈大力

凡 例

一、修志原则：本志坚持以马克思主义、毛泽东思想为指导，记叙全县公路建设和水陆运输业在各个时期的演变史实。对解放后的各项政治运动，不予详述。

二、断限：本志立足当代，追溯过去，详今略古，重点为建国后的30余年。上限自清同治5年（1866），下限至1985年，个别地方适当下延，大事记延伸到1987年。

三、篇目：本志列8章29节，行文横排纵写，分别以图表相属，志首冠以大事记和概述，收开卷了然之效。

四、文体：本志采用语体文、记叙体，寓观点于叙述史实之中。

五、纪年：本志大事记概以公元纪年，括弧内注明历史年号；正文建国前均按历史沿用年号，括弧内注明公元；建国后以公元纪年。

六、人物：遵循生不立传的原则，对本志所载县以上先进人物名单，是为在历史发展中受过表彰的人物保存资料，并不是为在世人立传。

七、附录：录以章节中不便安插，而又确有参考价值的文献资料，以补正文，保存史料。

目 录

序 言	1
编志人员名录	8
凡 例	11
大 事 记	1
概 述	8
第一章 机构及队伍	11
第一节 行政机构	11
第二节 企事业单位	14
第三节 职工队伍	19
第四节 技术队伍	22
第五节 中共党组织	23
第六节 群团组织	25
第二章 陆路民间运输	28
第一节 人行大路	28
第二节 人行桥	31
第三节 民间运输形式	37
第四节 货运量	42
第五节 民间运输管理	46
第三章 公路建设	48

第一节	线路修筑	48
第二节	桥梁建造	61
第三节	公路养护	69
第四节	路政、绿化	72
第四章	公路运输	76
第一节	专业汽车运输	79
第二节	企事业自备运力	99
第三节	个体运输	108
第四节	交通监理	110
第五节	运输市场管理	114
第五章	水路运输	116
第一节	航道	116
第二节	渡口	119
第三节	船运	124
第四节	筏运	131
第五节	港航监督	132
第六章	装卸	135
第一节	陆路装卸	135
第二节	港口装卸	137
第七章	职工待遇	138
第一节	经济待遇	138
第二节	政治待遇	143

第八章 附 录.....	148
编后记.....	178

大 事 记

1940年（民国二十九年）12月11日，成立来凤县军运代办所，下设5个递运站，征集民伕750名，担任百福司至来凤城、来凤城至咸丰忠堡线的军米运输，4年共运军米442.9万斤。

1941年（民国三十年）11月，开工修建咸（丰）来（凤）公路，于1942年10月建成，同月，巴咸运输段在来凤建立车站，驾驶一辆改烧木炭的汽车进入来凤城，是为我县最早公路和进县的第一辆汽车。

1942年（民国三十一年）5月，国民党代号万安部队1个连，追击瞿伯阶匪部至鱼塘龙家坪渡河，船到河中心翻沉，淹死士兵约40名。

1949年11月9日，来凤解放，接管来凤汽车站，隶属恩施专区汽车运输公司，组织我县客货运输。

1950年1月，县人民政府筹建了第一个运输组织——“来凤县城关镇搬运工会”，有职工50余人，担任县内进出口物资的运输。

1952年，全县发动群众，整修咸来公路县内段，总投工日7500余个，使路况有所好转。

1953年3月，百福司港口，成立集体性质的装卸搬运组，有职工25人，担任港口的装卸搬运业务。

1954年6月，成立来凤县人民政府交通科。

1954年6月，成立民船运输管理站。

1954年，县人民政府制定了《搬运工作暂行办法与力资标准》，使我县的民间运输从此有章可循。

1955年，成立“恩施养路工段来凤工区”，专管咸来公路县内段的公路养护。

1956年6月27日，连续暴雨山洪，咸来公路受严重水毁，交通中断，三胡区组织500余人，经三天突击，排除塌方，恢复交通。

1956年底，城关区组织沙坨、飞机、土堡、活水4个乡农民，修筑来凤城至官渡口简易公路。

1957年5月1日，来(凤)龙(山)公路建成通车。

1957年6月25日，县人委会制订了《来凤县10年交通发展规划蓝图》。7月13日，来凤县第二届人民代表大会二次会议，通过了修筑来(凤)鹤(峰)公路提案。

11月，成立“来凤县来鹤公路修筑工程指挥部”，于16日动工。1958年10月1日，中共来凤县委召开庆祝来鹤、来(凤城)田(坝)公路通车暨成立“来凤县生产建设尖兵团”千人大会，表彰了筑路及整治酉水航道的222名英、模人物。

1958年7月26日，县人委会发出《关于修建来(凤)百(福司)、来(凤)大(河坝)公路有关问题的通知》。1963年1月，来大公路建成通车。1964年2月，来百公路筑成通车。

1959年2月15日，来凤县运输公司成立，有载货汽车9辆，投入营运。

1959年5月26日为庆祝建国10周年，交通局编写了10年交通史初稿。

1959年7月1日，来百公路上的红花、上寨两座石、木结构桥和响（水坑）广（沟）公路建成通车。

1959年8月6日，三坝管理区田德海驾驶木船，装载旅客及物资，由漫水行至南河船翻，淹死4人，损失物资折款2000元，银行押解的现金21万元沉没。

1959年8月17日10时45分，修筑来百公路“青山林”段时，因放炮不慎，指挥失误，造成炸死民工2人的不幸事故。

1959年10月18日，县人委会抽调民工259人，参加巴东至石门坎公路建始段的改建工程。

1959年11月23日，县人委会，为加强路政管理，确保行车安全，颁发了《关于维护公路交通秩序问题的规定》。

1960年6月12日，成立“来凤县交通局养路工区”，养护县内公路。

1961年4月2日，县人委颁发了《关于兽力车管理办法》。

1962年7月5日，县人委会下达《关于加强公路养护和管理工作》的6条指示。

1963年8月22日，红花公路木桁架桥被洪水冲毁，中断交通，于1969年7月，改建成石版拱桥。

1964年4月，实行“三统”、“两收”，我县运输公司收归省编汽车22队（后下放地区改为5队），常住来凤县，担负县内物资运输。

1965年4月23日14时漫水庄屋生产队农用船渡河生产，船翻淹死8人。