

# 漳平县交通志

(送审稿)

漳平县交通局编纂

1990年6月

# 漳平县交通志

(送审稿)

承编单位：漳平县交通局

局 长：施忠兴

副 局 长：初德兴

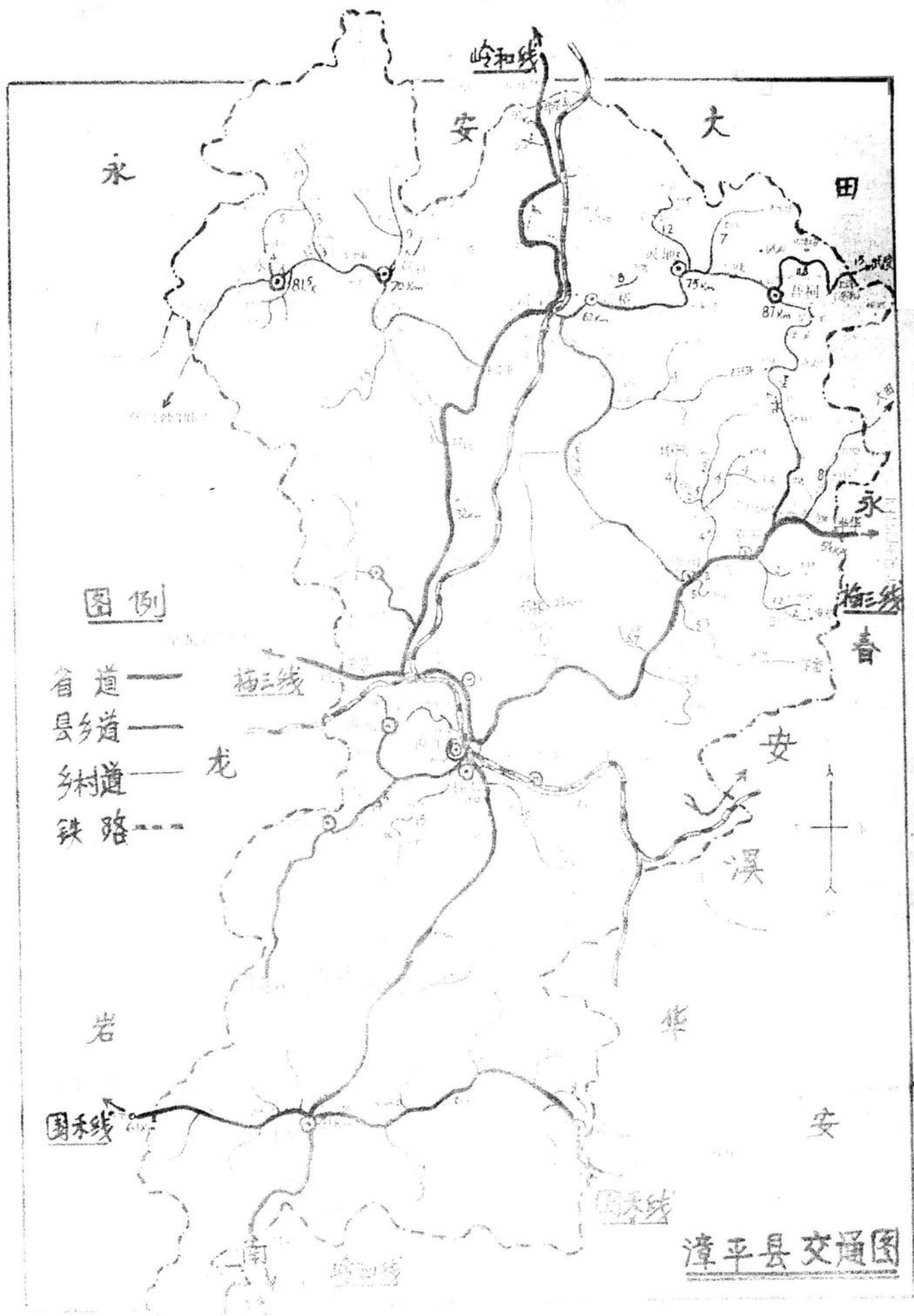
主 笔：钟振球

资 料：张爱国 罗道谦

誊写校对：李 志

一九八七年三月一日 初稿

一九九〇年六月一日 修订



图例

- 省道 ——— 梅三线
- 县道 ——— 龙
- 乡道 ———
- 铁路 - - - -

漳平县交通图

## 凡 例

一、本志以马列主义、毛泽东思想和《关于建国以来党的若干历史问题的决议》为指导思想，对有关资料进行全面鉴别，整理而成。

二、本志上溯公元687年，下限公元1987年。本着“详今略古”，着重编纂中华人民共和国成立以来漳平县交通运输业的发展和变化。根据“纵不断线，横不缺项”的要求，对资料全面收集，存真求实，弃粗取精，适当选用。

三、本志以《概述》提挈全书，横排竖写，综合运用记、志、图、表各体，而以志为主，综合整理。

四、本志按《交通线路》、《交通运输》和《交通管理》设章，全书共三章，十六节，主文约三万四千字。

五、本志写的记数，除特殊词语外，均用阿拉伯数字。书写的年号，“1949年”，是指公元1949年。

## 概 述

漳平位于福建省的西南部，九龙江上游，隶属龙岩地区。东界永春、安溪两县，西邻龙岩市，北毗永安市，大田县，南接南靖、华安两县。全县总面积2 9 7 5 . 3 4 平方公里，总人口2 4 1 1 3 5 人。

漳平地处戴云山、博平岭和玳瑁山的结合部。境内多山，峰峦迭嶂，山地占总面积的百分之九十。素有“九山半水半分田”之称。

在2 0 世纪5 0 年代初以前，境内主要通道以石铺小路为主，土质小路为辅，蜿蜒曲折，径途逶迤。

民国时期，曾几次修路。奈因历年战乱，盗贼猖獗，加上经费来源枯竭，所修的几段公路，缺桥少涵，质量低劣，终于草草了之。

彼时的交通，除官绅富贾得以乘兴骑马之外，民间全赖徒步肩挑。加之山路艰险，跋涉辛劳，路人无不叫苦连天。

中华人民共和国成立后，在中国共产党和人民政府的领导下，全县人民修路热情几度高涨，多次掀起修路热潮。三十八年来，经过艰苦奋斗，改变了漳平县没有公路的落后面貌。1 9 5 6 年漳（平）龙（岩）公路通车，1 9 7 2 年实现了乡乡通公路，1 9 8 7 年全县公路达8 3 9 公里，通路行政村1 6 2 个，占全县行政村的9 1 . 5 3 %。

随着公路的发展，交通运输工具也发生了巨大变化。基本上改变了肩挑背驮的局面。汽车数由1 9 5 6 年的3 辆，发展到1 9 6 9 年的6 2 辆，1 9 7 8 年的3 0 6 辆。到1 9 8 7 年，汽车已有6 6 6 辆，各类拖拉机9 0 8 辆，其它机动车5 7 3 辆，

合计各种机动车2 1 9 7 辆。

铁路建设。1 9 5 7 年鹰厦铁路通车至漳平，到1 9 8 7 年，铁路里程为1 0 9 公里（不含复线和专用线），贯通南北西东。鹰厦线的永安至漳平段。1 9 8 8 年实现了电气化。

漳平的主要河流是九龙江北溪。流入九龙江北溪的有7 条水系（另有2 条水系分别流入闽江沙溪和九龙江西溪），水源十分丰富。在没有公路和公路、铁路发展初期，水运事业颇为旺盛。高峰年份，有3 0 0 多条木船航行在条条内河的航线上。漳平至梅水坑水域，曾有过一艘汽船进行过客货运输。后来由于公路、铁路网络的形成，加上兴修水利，拦江筑坝，乱砍森林使生态受到破坏，水位下降，航道受阻。因而，水运逐步为陆运所替代。现在只有基太至华口段尚存渡运，其余航线仅保留少量的竹木排通行而已。

纵观漳平的交通运输，虽已初具规模，但同当前的经济发展，以及人们的需求，仍不能适应。全县尚有1 5 个行政村不通公路。这些问题，亟待解决。水路航运已有待开发。要想彻底改变漳平交通面貌，需要进一步奋发努力。

# 目 录

漳平县交通图	1
凡 例	2
概 述	3

## 第一章 交通线路

第一节 古道、古桥	1
一、古道	1
二、古桥	2
第二节 民间大道	4
第三节 公路、公路桥	4
一、公路	4
二、公路桥	1 1
三、公路养护	1 2
第四节 铁路	1 5
一、铁路线路	1 5
二、铁路养护	1 9
第五节 内河航道	2 0
一、航线	2 1
二、渡口	2 2
三、码头	2 5
四、航道维修	2 5

## 第二章 交通运输

第一节 人畜力运输	2 7
-----------	-----

	一、肩挑背驮·····	2 7
	二、轿子·····	2 7
	三、人力车·····	2 8
	四、畜力车·····	2 8
	五、自行车·····	2 8
	六、三轮脚踏车·····	2 9
	七、非机动车修造·····	2 9
<b>第二节</b>	<b>公路运输·····</b>	<b>3 0</b>
	一、运输机构·····	3 0
	二、站点设置·····	3 1
	三、营运业务·····	3 2
	四、车辆维修·····	3 8
<b>第三节</b>	<b>铁路运输·····</b>	<b>3 9</b>
	一、组织机构和车站设置·····	3 9
	二、列车和机车管理·····	4 0
	三、客货运量·····	4 1
<b>第四节</b>	<b>内河航运·····</b>	<b>4 1</b>
	一、排筏流程·····	4 1
	二、船舶运输·····	4 2
	三、船只修造·····	4 2
<b>第五节</b>	<b>搬运装卸·····</b>	<b>4 3</b>

### 第三章 交通管理

<b>第一节</b>	<b>行政机构·····</b>	<b>4 6</b>
------------	------------------	------------



第二节	路政管理	4 7
第三节	航政管理	5 2
第四节	交通监理	5 4
第五节	运政管理	5 7
	一、运输市场管理	5 7
	二、机动车修理业管理	5 9
	三、运价管理	5 9
第六节	交通规费征收	6 4
	一、养路费	6 4
	二、航道养护费	6 6
	三、车辆购置附加费	6 7
	四、公路运输管理费	6 7
	五、航道运输管理费	6 8
	六、交通建设基金	6 9
	后 记	7 0

## 第一章 交通线路

漳平地处山区，重峦叠嶂，交通不便。经过历代人民与大自然搏斗，以及汉武帝发兵征战，强迫越人徙迁江淮一带，从而开拓了简易古道。以后随着时代的变迁，演变为驿道和民间大道。

近代交通变革，始于民国时期。但由于受历史条件限制，公路发展缓慢，基本呈滞留状态。

中华人民共和国成立后，经过三十八年的艰苦奋斗，公路、铁路发展较为迅速，交通网络已经形成，交通运输业已初具规模。

### 第一节 古道、古桥

#### 一、古 道

古时，漳平的主要通道，均为石铺或土质小路。有的依山而走，有的傍涧而行，翻山越岭，向外延伸。

据明、清两代的《漳平县志》记载，本县的古道有：

东经溪南至安溪、永春县境50华里；

南经永福至南靖县境130华里；

北经新桥至大田县境100华里；

西经西园至龙岩县境20华里；

东南经华口至华安县境40华里；

东北经象湖至永春县境100华里；

西北经宁洋（双洋）至永安县境120华里。

古时主要官道称为驿道。每50至80华里设有驿站。官员出巡、传递公文均走此道。

古时的交通（军事）设施，用“铺”、“公馆”和“关隘”表示。如：南洋铺、和睦公馆和华口隘。漳平境内，计有12个铺、3个公馆和21个关隘。

横跨古道或在古道一边，每隔5或10华里，还建有凉亭或庵庙，供来往行人休憩歇脚。

古时修路、建亭，多以当地官绅和民众募捐筹资，缮修桥铺路为积善事业。

清代《龙岩州志》、《漳平县志》记述“现西园乡的盐场至舅姑岭30里古道，是漳平通龙岩的主要孔道。道险崎岖，几不容足。下临深潭，上悬危石，路人目击，无不胆战心惊。清乾隆年间，龙岩州宪张庭球曾倡谕居民修筑此路。嘉庆二十四年（1820年），监生陈应禄独资重修此路。陈毕生乐善好施，除修复盐场至舅姑岭古道外，还修复了罗溪口至茶林、黄祠至三重岭、安井至新桥和县城至丁坂计200余华里的石铺道路。同时还建有后福石桥。陈的义举，已列入漳平青史。

## 二、古 桥

据清代《漳平县志》、《宁洋县志》记载，在今漳平县境内，有古桥41座。（见附表）

漳平县境内古桥分布

地 域	座 数
城 区 范 围	8
和 睦 里（今新桥一带）	7
永 福 里（今永福一带）	6
感 化 里（今溪南、吾祠）	8
居 仁 里（今西元、拱桥）	2
宁 洋 城 区（今双洋附近）	7
聚 贤 里（今赤水乡一带）	3
合 计	41

漳平县境内的古桥，多数在明、清两代所建，为当地官绅倡建或捐建。漳平龙江浮桥就是一例。

漳平龙江浮桥，又称文昌桥、巨济桥。据明嘉靖二十八年（1848年）《漳平县志》记载：明正德九年（1516年）在城东九龙江上，由知县徐凤岐倡建。用木船24艘，链以铁，铺以板，架设而成。从此民不涉水。后经若干次改造，船增至36艘，铺双层板，加上栏杆。

浮桥原址在东门渡口，1956年平福公路通车时迁至中水门。

彼时，浮桥南北两岸各耸立一座宝塔，互相衬托，十分壮观。是本县的风景点之一。称为龙江虹渡。古人有诗赞颂：乱流横渡架长虹，利涉谁居利济功，从此龙江歌且舞，依稀人在六桥中。

浮桥长153米，由9节36条船连接，并铺以木板。在洪水季节时拆除，改为渡运。

1972年12月，漳平大桥建成，浮桥便不复存在了。

## 第二节 民间大道

20世纪40年代末和50年代初，随着手推车、畜力车和胶轮车的出现，旧时的民间道路纷纷拓宽。1956年“车子化”高潮时有过发展。1958年“大办交通”时，更进入蓬勃发展时期。以后随着拖拉机的增加，又发展了田野的机耕道路。到70年代，原有的板车道、机耕道又逐渐拓建为公路。

经统计，全县这类民间大道有3817公里。

## 第三节 公路、公路桥

### 一、公路

漳平县的公路建设，始于民国时期。

民国十七年（1928年）春，军阀陈国辉部驻漳平，为便于割据，他们征收路捐，征用民工，新建雁石至漳平公路。次年8月告停。未竣工。

民国二十二年（1933年），漳平县曾设公路工程处，征集民工，开筑漳平至永福公路。仅开路基10余华里。

民国二十三年（1934年），县长曹振奉设公路建筑办事处，派员测设，开筑漳平至和溪、漳平至雁石公路。动工不久，曹调它县而告停。翌年4月，继任县长翁赞平下令先开筑平雁线。至7月，路基土方完成百分之七十左右，因桥涵经费无着落，工程停下，未告完成。

民国三十年（1941年），宁洋至西洋公路路基开出了，因通货膨胀，工程费用被贪污挪用而告停。

总之，在民国期间，漳平公路建设，几起几落，但从未建成一条象样的线段。

民国三十八年（1949年）6月编纂的《漳平县志》续篇《交通篇》中叹道：本邑交通非常不便，就陆路而言，不是羊肠曲道，便是峻岭崎岖，旅客跋涉往来，都有行路艰难之叹：“生在二十世纪新时代，而交通仍滞留在十七、八世纪的状态。本邑工商所以不能发展，其原因未尝不在此矣！”

这便是民国以前漳平交通状况的真实写照。

中华人民共和国成立后，漳平经济进入了恢复阶段，漳平交通也进入了发展时期。

1955年，鹰厦铁路开工兴建。为了接通闽西公路与铁路的联运，11月，成立龙潭公路修建委员会，12月，由交通部第三工程处第一、三工程队负责施工，1956年6月，全线81公里完工通车。此线通车，有力支援了铁路建设，使漳平人民终于盼来了一条完整的公路。此路不少地段，是利用旧路基和铁路工程便道改建的，标准低，线型差。基太岭陡坡地段就是一例。

1956年9月，动工兴建平福41公里公路，历时9个月，于次年5月通车。平福线是我县乃至整个龙岩地区的第一条民办公助、民工建勤公路。此线山高路险，还要跨越高耸入云的三重岭。百分之九以上的纵坡就有29处，2160米。弯道半径20米以下的有34处，1022米。最大纵坡百分之十八，最小半径8米，桥梁14座，167.7米。涵洞133道。设桂林渡口一处。此线花钱小，收效大。国家只拨补助款15万元。此线的建成，结束了沿线乡村落后闭塞的状况。但此线技术标准低，弯道小，坡度大，给通车后的养护和改造带来困难。

1958年，在“全民办交通”和“地、普、群”（地方性、普及性、群众性）修路的口号下，开展了外接邻县，内通各乡的筑路热潮。在一定程度上促进了交通运输业的发展，但当时在左的倾向指导下，一再“反保守”、“反右倾”、“插红旗、拔白旗”和连续三年“大跃进”，违反了生产力发展的客观规律，以致“欲速则不达”，致使大多数公路线型差，质量低，仅有三分之一可勉强通车。

1961年贯彻了“调整、巩固、充实、提高”方针，纠正了失误，公路建设有所发展。1962年修建，1963年竣工的福三线水(口)漳(平)段，路况就比较好。

1966年~1968年，“文化革命”时间，受左的错误干扰，公路机构瘫痪，道路失养，计划受阻。尽管如此，可还是在曲折中有所进展。一方面是林业、供销等部门，在有经济开发价值的乡村投资修路；另一方面是对主要线段公路进行改造。1967年铺设了麦(元)钱(坂)线油路17公里，1972年实现了乡乡通公路，百分之四十八的行政村有了公路。全县公路里程达534公里。

1978年中共十一届三中全会，拨乱反正，公路建设进入了正轨。为了提高公路质量，减少迂迴线路，提高安全系数，对一些干线进行了改造。如1978年10月，对和平至福三线接线段进行了改造。此段路是按三级标准测设和施工的。改造经费120万元。1980年竣工通车，从而改善了漳平城区(尤其是铁路地区)道路交通和安全状况。提高了公路运输能力，降低了行车成本。但在一些地段，由于“先天不足”(“大跃进”和“大办”时期所建)，“后天营养不良”(投资经费不足)，不能适应当前车流量大，载重车多的特点。晴通雨阻现象仍有发生。

在中共中央和国务院的关怀下，国家计委于1984年发出了《关于动用库存粮、棉、布帮助贫困地区修建道路和水利工程的通知》。根据这一通知，龙岩地区下达漳平扶贫公路建设计划资金



195万元。加上地区差价，实际资金233万元，配套资金75万元，共计308万元用于贫困乡村的公路建设。1985年12月，成立了“漳平县贫困地区公路建设领导小组”，下设办公室。计划修建吾祠~厚德、吾祠~内林、瑞都~山羊隔、象湖~土坑和溪南~东湖5条公路，等级标准四级。1986年1月测设，除厚德一条外，其余四条于同年10月开工。开工后上场民工在高峰期逾千人。这在漳平交通史上还是第一次。这4条公路施工难度大。如吾祠~内林线8公里地段，有个叫“虎不跳”的山沟。壁悬崖，谷深26.3米，沟宽35米，仅挡土墙高度就有25米，工程十分艰巨。由于组织比较严密，上下配合较好，于1987年12月全部完工，1988年春先后竣工验收。但因资金不足，加上一些施工队承包层次多，以及市场物价上涨，因而在一些地段的等级标准达不到四级，至山羊隔尚有6公里，土坑也尚有2.2公里未修通。

附：漳平县公路统计表和公路普及情况表