

宁化文史资料

六里公渡遗址的考古发掘



宁化文史资料

(第十九辑)

交通公路史料专辑

政协福建省宁化县文史资料委员会
福建省宁化县交通局 编
福建省三明市公路局宁化分局

一九九八年十二月

编 审:郑世佑

责任编辑:肖汝霖 邓光昌 张国玉

封面题字:黄寿棋

《宁化文史资料》

第十九辑

政协福建省宁化县委员会文史资料委员会

福建省宁化县交通局编

福建省三明市公路局宁化分局

宁化县第一中学印刷厂承印

一九九八年十二月

宁化县交通公路史料专辑编辑委员会

主 任:罗朝祥

副主任:郑世佑 张燕清 罗启发 肖汝霖

委 员:(按姓氏笔划为序)

马传初 邓光昌 肖汝霖 陈昌和

张国玉 张洪开 张燕清 郑世佑

罗启发 罗朝**祥** 俞宏斌 黎朝良

目 录

宁化交通运输发展概况	罗启发	(1-3)
宁化公路发展概况	张燕清	(4-9)
古道·茶亭	张国玉	(10-15)
宁化古代渡口与桥梁	陈昌和	(16-24)
民国期间修筑的宁化第一条公路		
——宁连公路	陈昌和	(25-27)
宁化干线公路的建设与发展	陈昌和	(28-41)
宁化县乡公路的发展	黎朝良	(42-46)
宁化县公路“先行工程”建设综述		
.....	张洪开 黎朝良	(47-65)
闽赣通道——宁化至五里亭公路建设始末		
.....	黎朝良	(66-69)
宁化城关至黄庄公路改建情况		
.....	陈昌和 江长雄 施锦春	(70-75)
宁化至安远公路改建概况 ...	俞宏斌 朱振斌	(76-80)
福五线宁化城关至湖村油路铺建		
.....	张燕清 陈兆云	(81-85)
宁化干线公路养护与承包管理		
.....	张燕清 俞宏斌	(86-91)
宁化县乡公路的养护与管理		
.....	黎朝良 范仁辉	(92-103)

林区公路建设与养护

..... 陈耀金 廖新良 彭怀从 (104-112)

宁化县公路路政发展情况

..... 张燕清 胡铁能 马传初 (113-119)

宁化公路稽征的发展 连新荣 (120-123)

宁化公路绿化 俞宏斌 陈兆云 (124-125)

寿宁桥今昔史话 张燕清 陈昌和 (126-132)

宁化陆路运输史话 黎朝良 (133-142)

交通史上话“第一” 赵 婷 (143-145)

宁化的河流与航道整治 黎朝良 (146-153)

水上航运,自古有之

——宁化水路交通史话 赵 婷 (154-158)

宁化水上运输的兴衰 黎朝良 (159-167)

五十年代宁化公路工作的回忆

..... 谢辉庭回忆 陈昌和整理 (168-172)

“大跃进”时期宁化的车子化运动 ... 黎朝良 (173-176)

回顾横锁率先发展车子化的片断 ... 余庆柏 (177-179)

交通行政机构沿革 黎朝良 (180-185)

宁化公路分局机构沿革及行政负责人员更迭

..... 陈昌和 (186-187)

宁化交通公路大事记 黎朝良 陈昌和 (188-201)

荣誉记录 (202-204)

宁化交通运输发展概况

罗启发

宁化县地处福建省西陲，武夷山东麓，约在北纬 $28^{\circ}58'$ — $26^{\circ}40'$ ，东经 $116^{\circ}22'$ — $117^{\circ}02'$ 之间，全境东西最宽 66.2 公里，南北最长 76.7 公里，总面积 2368 平方公里，东邻明溪、清流，北接建宁，南通长汀，西部与江西省石城、广昌两县交界。

宁化境内山峦起伏，溪谷纵横，道路崎岖不平，毛泽东同志的名句“路隘林深苔滑”是真实的写照。自唐开元十三年(725)建县以来，历属汀州府管辖。很早就形成以长汀—宁化—建宁的“官马大道”为干线的外通内联交通网络。宋朝端平年间(1231—1236)上述“官马大道”被定为驿道，并在石牛设驿站，到了清代，境内沿途设石牛、安远两司及 23 个驿铺。

本县溪涧河流虽多，却少有舟楫之利。昔日东、西两溪分别有 20—30 里短途通航，城关经清流往永安也有船只往来，但“九龙千八滩”令人谈之色变。至于利用溪河流放木材外销，则还有西向赣江、北流金溪、南下汀江等水路。

过去本县与外地及县内货物往来，全靠人力肩挑，人们不分酷暑严寒、晓行夜宿，不但重担在肩，而且翻山越岭，非常辛苦。由于交通闭塞，本县所产农付产品低贱不值，外来工业品却昂贵异常。

1935 年 12 月，本县成立宁连公路修建委员会，开始修

建宁(化)连(城)公路,境内里程 37 公里,1937 年省公路局对该路进行改建,1939 年通车,但因施工质量低劣又缺乏养护,至宁化解放前夕,已是名存实亡。

新中国诞生以后,人民政府非常重视本县交通建设,为适应工农业生产的发展,促进旅客和物资的流通,本县交通运输逐步形成了以建(宁)文(亨)、福(州)五(里亭)两条省道干线为主体的公路网络,完全改变了长途肩挑步行的落后状况。

五十年代初期,县人民政府首先发放贷谷造船,疏通宁化至清流的水运航道,发展水上运输。同时还整修宁连公路,恢复通车。并于 1956 年建立行政管理机构,整顿运输市场,组建运输合作社。1957 年修通了石牛至治平、城关至中沙两条通往纸、粮产区的简易公路,开辟了水茜至溪口航道。1958 年以后,县成立交通建设委员会,公路建设全面铺开。

六十年代中期,宁化至泉上、宁化至五里亭、泉上至鳌坑等省道干线和县道相继建成,汽车运输已取代了人力运输。

在 1966 年至 1976 年的“文化大革命”中,人民群众排除极左路线干扰,修建公路 365.95 公里,其中包括安远至建宁、下赖至长汀两条干线公路通车。

1978 年党的十一届三中全会以后,由于实行“有路大家行车”的政策,改革单一经济结构为多种经济结构,鼓励发展国营、集体、个体、三资多种形式办运输,活跃了运输市

场,使客货运输量大幅度增长。据 1976 年统计,交通部门客运汽车座位仅 253 个,年客运周转量 1497.12 万人公里。1997 年全县拥有汽车 795 辆,农用车 424 辆,摩托车 5231 辆,拖拉机 1410 辆,其中:营运客车 157 辆,2859 个座位,营运路线发展至直达深圳、南昌等跨省 7 条、跨区 11 条、跨县 6 条、县境内 10 条,日发班车 457 班次,年客运量 333 万人,客运周转量 10392 万人公里;完成货运量 305 万吨,其中个体及联户完成 120 万吨,货运周转量 8421 万吨公里,其中个体及联户完成 3921 万吨公里。全县公路通车里程 1073.3 公里,其中省道干线 250 公里,县乡列养公路 458.3 公里,乡村自养公路 271 公里,专用公路 94 公里,全县 210 个行政村,已实现了村村通公路。

特别是自 1993 年实施公路“先行工程”建设以来,在全县人民的共同努力下,至今我县共完成了省道三条 109 公里的路基改造,铺油路 126 公里,铺水泥路 41.5 公里,总投资 1.5 亿元,结束了我县无高等级路的历史,目前我县的公路已形成了沟通沿海港口,辐射赣、粤的公路网络。交通事业的发展,大大促进了宁化山区的物质文明建设和精神文明建设,而工业、农业、商业和其他各项事业的振兴,必将进一步把宁化交通事业推向前进。

宁化公路发展概况

张燕清

宁化地处武夷山东麓,是一个历史悠久的文明县城,物产丰富,人杰地灵。自唐、宋以来,随着客家人的大量流迁,其古代道路交通就有其悠久而光辉的史绩。但是,由于路隘林深,交通闭塞,加上长期的封建统治,束缚了社会生产力的发展,尤其是公路建设严重滞后,直到二十世纪三十年代末期,才修建了一条通往邻县连城的 37 公里土公路。

新中国成立后,在各级党和政府的领导下,为了发展经济,广大宁化人民发扬自力更生、艰苦奋斗精神,不畏艰险,劈山湮谷,遇水架桥,大打修筑公路翻身仗,开辟了一条条公路,建造了一座座公路桥梁、涵洞。许多偏僻闭塞的乡村,如今“高路人云端”。不少被绿水阻隔的溪河,现在“天堑变通途”。特别是党的十一届三中全会以来,在改革开放的方针指引和推动下,宁化公路建设得到迅速发展。

宁化的公路建设,其发展趋势大致可分几个阶段:

恢复时期与“一五”计划时期。

这个时期,由于刚解放,百业待兴,为了恢复生产,县人民政府在省交通厅的支持下,1952 年对宁连公路宁化境内的 37 公里土路进行了改建,翌年 1 月恢复通车。1955 年,随着鹰厦铁路的兴筑,又接通了谢坊至清流的公路。但境内通车里程仅 43.6 公里。1957 年,在“先普及,后提高”建路方针指引下,县人民政府首次发动民工建勤修建地方公

路,规定:1、凡是有劳力的年满18至45岁的男性与年满18至40岁的女性,均有民工建勤义务;2、出勤民工每年应扣除义务劳动五天,其余工分由工地登记,参加农业统一分红;3、因病或妇女怀孕者,在发动民工建勤时,应予以免除;4、民工建勤对象不包括工人、手工业者、商贩,但机关干部家属倘若是农民并符合有关规定者,则应担负建勤义务,至于哺乳妇女和其婴儿未满周岁,在发动民工建勤时可免除。这个规定,为发展宁化公路建设打下坚实的基础。是年,修通了石牛至洽平,城关至中沙两条通往纸、粮产区的简易公路。

“大跃进”与调整时期。

1958年县交通建设指挥部成立后,公路建设全面铺开,并对民工建勤作出修正方案:“在劳动组织上,为了保证农业、林业、水利、工业、交通的同时跃进,采取统一安排,合理使用的方法,按全县总人口中全、半劳力占百分之四十二,平均抽百分之二十,建勤民工为13700名”,任务分配到乡。由于政府重视,人民群众修筑公路的积极性空前高涨。这个时期宁化公路建设的主要特点是:筑路高潮掀起,寿宁桥、东山桥等重要桥梁改建成公路桥,连接城乡的干线公路基本形成,实现了乡乡通公路。进入六十年代,国家非常重视公路的修建,调动各方面的力量,采取国家投资、企业投资和民办公助等多种形式,使公路建设又得到较快发展和提高。到1965年,先后修通了宁化至五里亭国防公路,宁化至安远、泉上、水茜、济村、淮土等公路和丁坑口至赖畲厂

区公路。基本上构成了以宁化城关为中心向东、西、南、北辐射,与邻县连城、清流、明溪、石城公路相接,沟通全县各乡村(除横锁外)的宁化公路骨架网络。共建成公路 29 条(包括林业公路),总里程达 281.07 公里。

“文化大革命”时期。

宁化公路建设又一次高峰时期。虽然十年内乱带来种种不利的影响,国民经济建设的各方面都受到严重的干扰,但广大山区农民群众从生产和生活需要出发,对于修筑公路,解放肩膀的积极性还很高,同时交通、林业、供销等部门仍有专款补助修路,另外加上知识青年上山下乡和省大批干部下放宁化等,对宁化山区的公路建设均起着一定的推动作用,致使高潮再起。1966 年 9 月,安远至建宁均口公路开始动工修建,1967 年 9 月修筑完成,从此建宁、宁化两县可直达行车,避免绕道泰宁、将乐、明溪等县,缩短 300 多公里。1967 年 3 月,下赖至长汀公路开始动工修建,1968 年 12 月建成,至此宁化至长汀可直达行车,较绕道连城朋口,可缩短里程 32 公里。“文化大革命”十年间,建成了乡村公路 37 条,长 279.9 公里;专用干线公路两条长 37.39 公里。全县 16 个乡镇全部通了汽车,基本上形成了全县的公路交通网络。

改革开放时期。

这个时期公路建设的主要任务是改变过去对公路只注重修建,不注重养护的错误做法,特别是党的十一届三中全会以后,公路建设全面贯彻交通部提出的“全面规划,积极

改善,重点发展,科学管理,保证畅通”的建设方针,开始把注意力集中到改革搞活公路养护的小修业务上来。在公路养护和技术改造方面,贯彻以“养、改、接”为重点,积极对已修建的公路干线进行边养护边进行技术改造,提高养护质量。1981年后,干线专养公路试行了公路养护经费承包责任制。1985年国家调拨粮、棉、布给贫困地区修建公路、航道和农用水利工程。我县列入扶贫补助的有治平至田畬10公里,马元亭至暖水塘13公里,曹坊至方田18.1公里及安远桥长45米等项目共计补助105万元,其中配套资金40.38万元,粮、棉、布折价64.62万元。1986年11月,宁化至安乐路段进行油路铺设,标志着宁化干线公路开始从沙土路走向柏油路,从低等级路走向次高级路的转变时期。由于农业生产和机械化的需要,农村继续出现“修路热”,在这一时期修建的县乡及厂矿公路有寒谷至隘门、坪上至岭下、济村至龙头、华侨农场至钨矿等共计15条,计92.1公里

1992年11月起,我县开始公路“先行工程”建设。1993年3月6日,成立了由县委副书记任指挥的公路“先行工程”指挥部。1994年3月21日,又成立了由县委副书记任组长的公路“先行工程”建设领导小组。按照三明市委、市府提出“突出重点,突破难点,抓重点带繁忙,整体推进”的公路建设方针和“八年任务,五年完成,拼搏三年,基本完成”的奋斗目标,大力开展“先行工程”建设。这次列入的项目有:省道福五线宁化城关至五里亭和宁化城关至湖村巫

坊的油路改建；建文线安远隘背至宁化城关、城关至安乐谢坊、安乐荷树里至俞坊路段和城关过境路段改建工程；洋万线谢坊至黄庄、双石至燕子圪路段改建工程等八项。为了确保“先行工程”顺利进行，1993年4月，在认真做好宣传发动和深入细致的思想政治工作的基础上，除认真执行省、市有关文件规定外，县制定了九条具体集资措施，并于5月11日起实行，保证了“先行工程”资金来源。为了做到既保证质量又节约投资，县公路“先行工程”领导小组始终注重加强科学管理，着重强化了五个改建公路方面的措施，精心组织施工，确保了公路改建工程质量。八项“先行工程”建设项目，从1992年11月底开始动工，至1998年9月28日全面竣工。“先行工程”建设，大大改善了宁化干线公路的路网结构，为我县推进山海协作，改善山区交通环境，大力推进新一轮创业奠定了良好基础，也必将为实施全市“开拓两线，大胆试验，突破交通，内引外联”的发展战略起到重要的作用。

宁化公路经过几个阶段的建设与发展，至今，全县公路总里程达1073.3公里，桥梁186座，计4128延米（其中较大的桥梁33座，计1993延米）。其中专养公路250公里，县乡列养公路458.3公里，乡村自养公路271公里，厂矿林业公路94公里。实现了100%的乡镇和100%的行政村都通了公路。全县平均每百平方公里的公路密度达到45公里，公路的技术等级和通过能力也逐步提高。全县高级、次高级路面达127.52公里，二级公路达108.67公里。使宁

化由一个陆上交通十分闭塞、落后的山区县城，一跃成为一个拥有以省道、县道为骨干，城乡相连，四通八达的公路网络。

随着公路建设的发展，公路运输在国民经济和社会发展中的地位 and 作用日益显著，各种机动车辆得到快速增长。据不完全统计，宁化目前机动车辆拥有量（含嘉陵、摩托）约八千辆。当年“路隘林深苔滑”的宁化，如今公路四通八达，旧貌已变新颜。

公路建设现代化是国家现代化的一个重要标志，可以深信，只要全县人民继续发扬优良传统，群策群力，宁化公路作为社会主义市场经济的先行建设，前景将是十分灿烂宏伟的。

古道·茶亭

张国玉

古道

从“路隘林深苔滑”谈起，古语说：“路是人走出来的。”宁化自唐开元十三年建县至今，已有一千二百七十余年的历史。论及交通，当年巫罗俊入闽至黄连峒（即今宁化县治），“伐木，泛筏于吴。”从那时起，宁化人民始用自己的双手开劈、双脚踩出一条条羊肠小道。之后，随着人口的不断增长和工农业生产及商贸经济的发展，与外县外地互相交往增多，人来人往日益频繁，形成县与周边各县、县治与乡（镇）、乡（镇）与乡（镇）、乡（镇）与村，村与村之间的通道网络。

据我所知，以宁化县治所在地为中心，通往外省外县的古通道（俗称官马大道。）有七条：

其一：宁化至汀州府古道。从县邑正南门出城，过寿宁桥，由东方墩、金刚亭、过七里圳、南山桥、黄地甲、上竹篙岭、下李屋排，经南坑、罗溪、燕子坳、狐栖岭、张地岭入长汀县境，再经馆前、新桥、十里铺、到达汀州府（今长汀县城），全程180华里。亦有经黄泥铺、赖畲、曹坊至汀州府的。宋端平间（1231—1236）开始在石牛设驿站；明、清时期曾设黄泥铺、赖畲铺、石径铺、石牛铺、碑岭铺、罗溪铺、滑石铺、张地铺。宁化古代属汀州府管辖。当时宁化的食盐和干鲜果品多由此路输入，因此该路常年商旅络绎不绝。

其二,宁化至连城县古道。从县邑南门出城,由沙坝园经铁咀桥、何家园、班竹、鱼龙铺、黄泥桥、张濠坑、丁坑口、上木马岫、丘源、谢坊、安乐、夏坊、俞坊、下赖、草坪进入清流县境的江坊、里田、长校入连城县境到四堡、山下(北团)到达连城县城,全程 170 华里。明、清时期曾设鱼龙铺、丘源铺、安乐铺、黄柏铺、夏坊铺。

其三,宁化至清流古道。从县邑东门出城经广济桥,出五步茶亭,至茜北坑,入清流县境,经暖水坑至清流县城,全程 60 华里。另一条从谢坊分路往东,经黄坊到达清流县城。由清流县城往东沿河而下,至嵩口坪、沙荒坑、基头,过大岭、大岭尾、梓柴坑、安砂、曹远到达永安县城,全程 240 华里。是为宁化古代至建国前晋省城——福州的主要通道。

其四,宁化至归化(即今明溪县)古道。从县邑出东门,经江下,过东山桥、马元亭、雷坊甲、鱼潭、溪口、湛亨桥,上将军岭,到店上山、下埠、上巫坊、乌村(今湖村镇)、黎坊、陈家、鱼钦、马家庄、泉上、罗坊坝、丘坑入明溪县境,经盖洋到达归化县城,全程 180 华里。明、清时期曾设湛亨铺、黎坊铺、岩前铺。

其五,宁化至建宁县古道。此道自古是出北门到双茶亭为捷径,后因清·咸丰年间永宁巷遭火灾,北门闹鬼被封闭,故取出东门经砦糠岭、石子岫到双茶亭,或出西门经石子岫至双茶亭,由双茶亭到曹家屋、肩头岭、半溪、王氏祠、下沙、中沙、上沙桥、沙坪(从右去水茜可达枫溪)取左道北