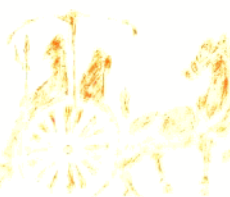


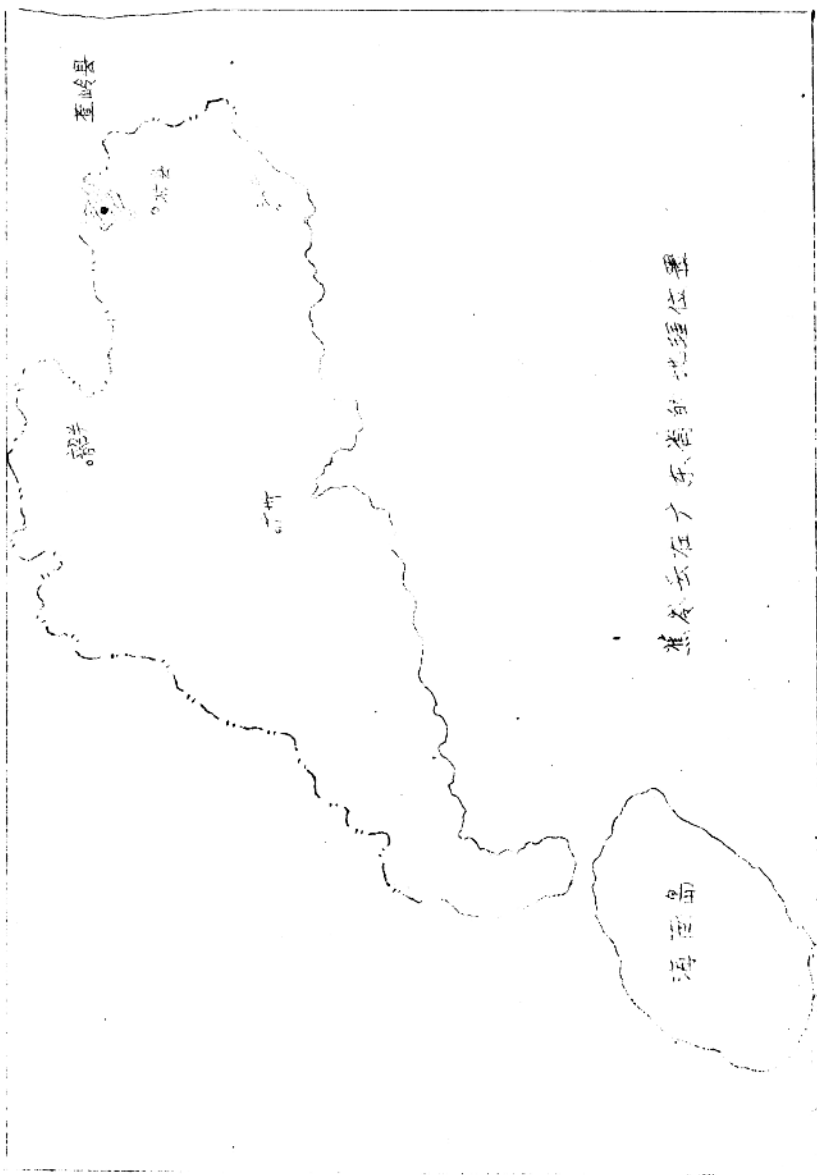
19.11

蕉岭县交通志

修改稿



蕉岭县在广东省地理位置图



目 录

第一编 小序	1
第二编 交通系统机构沿革	3
第一章 交通局机构沿革及历届领导人	3
第二章 交通安全委员会机构沿革及历届领导人	5
第三章 下属单位机构沿革及历届领导人	6
第一节 航道站机构沿革及历届领导人	6
第二节 港务站机构沿革及历届领导人	7
第三节 水运公司机构沿革及历届领导人	8
第四节 公路工区机构沿革及历届领导人	9
第五节 地方公路站机构沿革及历届领导人	10
第六节 汽车运输站机构沿革及历届领导人	11
第七节 公共汽车站 机构沿革及历届领导人	13
第八节 民间运输(交管)总站机构沿革及历届领导人	14
第九节 安全监督站机构沿革及历届领导人	17
第三编 交通设施	19
第一章 石屈河航道	19
第一节 石屈河航道整治和改造	19
第二节 航道费征收与使用	20
第三节 港口、码头、仓库	20
第二章 道路	21
第一节 古代道路	21
第二节 中华民国时期的公路	21

第三节 中华人民共和国时期的公路	23
第四节 公路的整治与改造	25
第三章 桥梁	27
第一节 桥型	27
第二节 新锦大桥	27
第三节 秦岭大桥	32
第四节 长潭大桥	28
第五节 徐溪大桥	29
第六节 长江桥	30
第七节 格子渡桥	30
第八节 溯坡桥	31
第九节 红星桥	32
第四章 养路费的征收和使用	34
第五章 路政管理	36
第四编 交通运输	38
第一章 水上运输	38
第一节 石窑河开凿后的水上运输	38
第二节 石窑河的整治后的水上运输	38
第三节 水运码头港口吞吐状况	39
第二章 陆上运输	39
第一节 国民党时期的秦岭的陆上运输	39
第二节 中华人民共和国成立后的陆上运输	40
第三节 陆上民间运输	43

第五编 交通安全管理	49
第一章 车船管理	51
第一节 船舶的管理	51
第二节 船舶的管理	52
第二章 驾驶员管理	52
第三章 宣传教育	53
第六编 大事记	

附：蕉岭县公路分部图

公路养护道班表

公路路況表

公路桥梁表

蕉岭县水运线路图

水运里程表

蕉岭县客货运输站点图

公路运输里程表

编后记

第一编 小 序

蕉岭县的交通运输，历史上有贯通蕉岭南北的韩江第一支流石扇河，发源于福建武平洋石坝，流经蕉岭至梅县丙村东洲入梅江河，全长150公里，属蕉岭地段61.64公里。早在明朝万历十一年（1584）经当时政府派员组织整治河道以后，便开始了蕉岭的水上交通运输事业。随着科学技术的发展，公路汽车运输的出现，蕉岭于1928年开始兴建公路，有了汽车运输事业。

中华人民共和国成立以后，蕉岭的水陆交通运输事业，发生了很大的变化。对原有河道，公路的整治和改造同时，积极兴建公路桥梁，发展现代的运输工具，水运的发展由木船到木底水泥船、水泥船、钢板船、机动船、机动拖带船，机动爬沙船，极大的减轻工人的劳动强度。陆运由手推独轮车，双轮板车，发展到手扶拖拉机，中型拖拉机，大小客货汽车，养路公路由肩挑发展到手扶拖拉机，小方拖、压路机、碎石机、沥青洒布机，公路等级也从简易公路发展到等级公路，由沙土路，泥结碎石路面发展到水泥路、沥青路等，行车时因道路的发展提高，由每小时25公里发展到可达60公里时速（正常40公里时速）。

搬运装卸行业，也从蕉岭有水运、陆运时相应产生，不过当时绝大部分都是私人零星挑运使用工具“担子”、“绳索”、“落子”单独操作或二人合作，随着运输业的发展从1942年起蕉岭新铺产生了搬运装卸工会组织，各组织均为把头所把持，1950年以后县人民政府帮助组织了新的工会，逐步过渡到今天，使用比较先进生产工具的搬运行业，由肩挑发展到独轮车，双轮车、汽车轮大板车、手扶拖拉机、中拖、汽车起卸大件重件物资，使用葫芦吊车、卷扬机、落船用滑溜桶等工具，相应的减轻劳动强度。

交通安全管理，随着水陆运输事业的发展，水陆交通安全的事故

也时有发生 特别是民国前没有这个管理机构。出现事故得不到妥善处理，1949年以后各县相继成立了水陆交通运输安全管理机构。制定各种行驶规则，严格控制带病车船行驶，积极向广大人民宣传遵守交通规则，^能减少了事故的发生。

目前，全县有国营、集体的交通企业单位16个和个体户运输业，拥有大客车32台，小客车159台，大货车334台。（其中小货车42台），特种车42台、还有中拖98台、手扶拖拉机1130台、摩托车167台、简易车42台。

货船89条2899个吨位，机动船25条1044匹马力；

公路有省管公路144.9公里，县管公路188.8公里，林业及其它行业兴建未列入省县管理的25.9公里。

全县交通系统企业中有职工932人，其中男848人，女84人，国家干部64人、国家职工296人，合同制工人16人，集体干部36人，集体工人508人，合同制集体工12人，还有离休干部5人，退休干部21人，退休职工289人。

第二编 交通系统机构沿革

第一章 交通局机构沿革及历届领导

第一节沿革

一、中华人民共和国前交通运输机构

蕉岭县水、陆交通运输行业，自明崇禎年间开凿石屈河后，水上运输业兴起，码头港口出现，衔接水陆运输，船舶过驳的民间搬运装卸业也随之产生。到了廿世纪卅年代公路汽车业在蕉岭县兴起，使蕉岭县的水陆交通运输行业形成，至一九四九年已有蕉城、新铺搬运装卸、单车、手推车、蕉白、蕉武、蕉新公路的汽车客、货运船，蕉城、新铺水上运输等个体、联户行业。

二、中华人民共和国成立后交通局建立

1950年县人民政府成立建设科，负责全县公路、城市方面的兴建修复和改造工作，1954年县人民政府内设交通科，从此蕉岭县有了比较健全的交通运输管理机构，1964年县交通科改交通局，地点设在县人民政府，局内设置有公路、航道、民间运输三个管理站，简称为局三站，1965年局址迁到南门路今建院别墅，1968年文化革命的大联合，交通局撤销，地方公路划入公路运输管理站，航道站迁到新铺办公，民运站改为统一运输指挥部，1971年恢复交通局，民间运输站恢复，1974年地方公路站内公路工区分出，恢复交通局一局二站体制，办公地址迁到南门路一路三号，1984年机构改革，交通局下属地方公路为独立单位，民运站改交管站后改交股，局内设人秘股、交管股、公路股、运输股四个股，交通安全委员会设交通局内。

三、交通局管辖的下属机构

1. 省直属单位：有蕉岭公路工区，蕉岭汽车运输站，蕉岭公路安全监督站，蕉岭航道管理站，蕉岭新铺港务站。

2. 县财政预算外企事业单位：有蕉岭县地方公路管理站，蕉岭

县公共汽车站，长潭码头。

3. 县集体企事业单位：有蕉岭县水运公司，蕉岭县交通机修厂，蕉城搬运站，新铺搬运站，文福搬运站，牛岗搬运站，大地搬运站。

4. 区镇集体交通事业单位：有兴福、新铺、竹木排放运队，黄田装卸队，各区、场、镇交通管理站，这些单位，属交通局与各区场镇的双重领导。

第二节 交通局历届领导人更迭

林显华：1954年任交通科副科长

陈中山：1954年—1955年任交通科副科长

才宝顺：1955年—1957年任交通科副科长

韩洪德：1954年—1956年任交通科科员，1957年—1964年任交通科副科长。

张逸：1964年—1968年任交通局副局长，1971年—1974年任交通局副局长，1974年—1984年任交通局局长

张庭发：1971年—1974年任交通局局长。

张聚庚：1973年—1974年任交通局副局长

孙福义：1974年—1979年任交通局副局长。

钟华昌：1975年—1979年任交通局副局长。

任公望：1978年—1981年任交通局副局长

徐行辉：1979年—1984年任交通局副局长，1985年—交通局调研员。

陈晋火：1980年—1984年任交通局副局长，1985年—交通局调研员。

黄传辉：1982年—任交通局副局长

丘顺兴：1984年—任交通局副局长

钟振英：1984年—任交通局局长

林增华：1986年—

任交通局副局长。

此外还有兼任过交通局领导职位的领导有：

赖德华：1974年—1976年任交通局副局长兼车站站长。

黄安昌：1977年—1980年任交通局副局长兼车站站长。

陈晋火：1978年—1980年任交通局副局长兼航道站站长。

何基祥：1978年—1979年任交通局副局长兼工区区长。

王基潜：1979年—1984年任交通局副局长兼工区区长

上述兼职领导干部的工作，主要以基层单位的工作为主。

交通局下设各股股长：

人秘股：刘运达任副股长。

交管股：黄洪麟任副股长。

运输股：钟吕兴任股长，陈维柱任副股长。

公路股：古超贵任股长。

第二章 县交通安全委员会机构

沿革及历届领导人

交通安全工作是一件涉及至社会上每个单位和广大人民群众的一件十分重要的工作，直接关系到国家和人民生命财产的安全，必须做到“政府抓、部门管人人管”，家喻户晓，人人皆知。

1981年，由副县长钟增华、县交通局、公安局、农机局等有关单位负责同志组成蕉岭县交通安全委员会，以副县长钟增华任主任委员，交通局张逸局长，公安局黄传辉副局长，农机公司曾艳忠副局长任副主任委员。并吸收各有关教育、宣传、广播、车站、安监、公路等单位负责人任委员。下设办公室，以安监站黄竹安，公路赖火乃，交通管公路的古超桂，任办公室副主任，各有曾环兵，杨洪英两人

专抓，各有车单位，相应成立安全小组，并有专（兼）职干部负责。

随着机构调整，人员的变化，每年春均进行必要的调整充实工作，为保证该项工作正常开展指定1981年专职人员调离，到1983年冬各有关单位负责人，也有很大变化，调交通管理站副站长钟汉英任办公室副主任，1986年县政府派专职干部张宏英任安委会副主任，从而结束1975年以来无专职人员的局面，工作转入比较正常的工作。

县安委会成立以后，除作好各有关单位的基层组织的建立外，帮助基层建立有关制度，印发袖章，工作证件，指带用红袖章，分发给各交通安全员，做好交通规则的宣传，纠正违章，维护交通秩序促进水陆交通之安全。

第三章 下本单位机构沿革及历届领导人

第一节 航道站沿革及历届领导人

蕉岭石陂河道，随着水运事业的发展，航道养护管理也随之产生，1955年以前航道的养护工作，是名籍航行中发现浅滩，各船爬出水路航行，特别是石陂河沙经常因洪水冲刷航道经常变化，工作量很大，严重影响航行速度，1956年建社后，由船民中抽出人力设养河队，1964年蕉岭县航道管理站正式成立，人员从原船民中抽出充任，属蕉岭县交通局的附属单位，与地方公路站、民间运输总站，统称一局三站，站址设在局内，1968年文化大革命的联合时交通局撤销，航道站迁到新址，1972年三工转正时，全体航道工人从蕉岭水上社的集体工划出，转为全民工人。所管的航道由下坝至小河口梅江汇合处止，全长100多公里。

历届领导人

黎新连：1964年—1978年任负责人。

林荣生：1965年—1970年任负责人。

林辉全：1974年—1978年任站长（兼航运公社副主任。）

陈晋火：1979—1981年任站长（兼交通局副局长）。

刘文辉：1982年3月—1982年6月任站长

林烈和：1982年—任副站长。

第二节 港务站沿革及历届领导人

新铺港务站位于石屈河沿岸的新铺镇圩头上，有办公大楼，三层总面积514平方米，仓库360平方米共874平方米。

民国时期以前石屈河上船舶运输是个体经营，自己组货，定价收费没有纳入国家计划运输，沿河几个简易码头也是私人管理。

中华人民共和国成立后，1951年在新铺成立了船舶管理的联运站，1954年成立木帆船运输社，为使水上运输纳入国家计划，实行统一计划、统一货源、统一调度、统一运价的四统一管理，在木帆船运输社内设立新铺港务组，隶属以汕头航运局领导，一九五六年成立港务站，一九六五年梅县专区成立蕉岭新铺港务站，隶属梅县专区领导，1975年以前与新铺水运联合办公，1975年在新铺码头石屈河西岸建有三层式办公大楼，仓库一个共建筑面积874平方米。

历届领导人

李福连：1950年—1954年任船舶联运管理站站长。

陈济群：1954年—1958年任木帆船运输社社长。

陈思恭：1958年—1964年任木帆船运输社副主任兼新铺港务组组长。1964年—1982年任新铺港务站站长。

张火秀：1982年—1984年任新铺港务站站长。

曾祥生：1984年—任新铺港务站站长。

第三节 水运公司沿革及历届领导人

蕉岭县水运事业起源于明朝万历十一年（1584年）石屈河开凿以后，开始有了船舶运输业务，不过那时大部是私营个体小船，逐步发展为商家船队和帮船。

从现在老工人的回忆，1949年前，艾坝、蕉城、新铺均设有民船公会，把持水上货源的帮派机构，帮派分正帮船、杂帮船，正帮船主要运载米、麦、日用百货工业品，杂帮船运柴、炭、竹、木山货土产品，凡参帮船主必须交足1，5石米作帮费，并宴请民船公会理事等人（约2台）方得挂牌参运。1953年水上运输实行民主改革，汕头船运局采取分船定线，蕉城、新铺船划为蕉城—新铺—汕头线60多条船，蕉城—新铺—松口60多条船，成立互助组（3—7条船一组不等）各组设不脱产管理人员5—7人。1950年2月成立新铺、蕉城二个初级社四月份转高级社，1958年公社化实行行政社合一（蕉城水运社、新铺水运社、新铺港务组）编入汕头交通人民公社松口中队，1959年编入梅县航运公社新铺队，1960年分县蕉城新铺合并为蕉岭航运公社，分蕉城、新铺两个大队，经济上实行分队核算，1964年下半年两队财产合并，仍分队核算，1968年实行统一核算1970年10月改蕉岭县水运公司。

水运公司历届领导人

张祥五：1956年—1958年任社长

赖火乃：1961年—1962年任副社长

孙福义：1963年—1964年任社长

曾庆义：1965年—1977年任副社长，1978年—1978年任社长，1980年—1984年任党支部书记。

韩洪德：1967年—1967年任社长

第四节 公路工区

一、公路工区机构沿革及历届领导人

蕉岭县公路的养护管理，从一九三三年蕉岭有路开始，主要由各筑路公司、行车公司负责组织临时民工维修。没有专业养护道班和人员，至一九四〇年才设置公路道班，属梅县工务总段管理，一九四五年工务总段改名工务所。一九四九年共产党政府接收后以不打乱原有机构为原则，蕉白、蕉武公路直属梅县工务所管养。一九四九年十一月成立新铺工区，负责养护梅东线，隶属梅县工务所。一九五四年成立蕉岭公路工区，属梅县养路段管理。一九五六年九月下旬，机构调整，养护路线改变，蕉岭公路工区由梅县公路工区分出来，属汕头专区公路局管理，蕉岭公路工区负责养护梅县径心至蕉岭大坝的兴蕉公路干线，下设四个道班。县内其它公路（含新铺公路）由县交通局领导。

一九五八年冬蕉梅合县，蕉岭工区 新铺工区并入梅县公路工区。

一九六一年初，蕉梅分县，恢复蕉岭公路工区机构，公路按县界分管养护。

一九六八年“文化大革命”期间，公路工区、汽车运输站、安全监督站、地方公路站四单位合并，为蕉岭公路运输管理站。下设公路排。

一九七一年公路公区与汽车运输站分开，恢复蕉岭公路工区建制。

一九七四年公路工区与地方公路站分开，公路工区负责管养省养公路，地方公路站负责管养县、区、乡道路。

一九八二年公路工区由股级升格为科级单位。一九八三年四月工区下设养路费征收站，负责全县养路费征收工作（手拖在外）。

一九八四年机构改革，工区设书记、正副工区长。下设人保股、行政股、生产技术股、路政股、养路费征收股（对外称养征站）、十

三个道班、一个机修班、一个汽车班。一九八五年底有职工117人，计划内临时工8人，行政管理人员32人（含干部15人）共产党员13人，共青团员8人。

三 公路工区历届领导人

孙灵沛：1956—1959年任工区党支部书记。

魏左周：1956年—1958年任工区工区长，1961年—1965年任党支部书记兼工区长。

张清：1965—1968年任工区长。1971—1977年任书记兼工区长。

涂竹林：1966—1968年任党支部书记。

李育芳：1971—1973年任副工区长。

赖火乃：1973—1978年任党支部书记。

谢汉光：1977年—1981年任副工区长兼副书记。

林辉金：1978—1982年任副工区长。

何基祥：1978—1979年任交通局副局长兼工区党支部书记，工区长，1982—1984年任党支部书记。（正科级）

丘其勤：1979—1984年任交通局副局长兼工区党支部书记，工区长（副科级）。

徐世友：1982—1984年任副区长兼养征站站长。1984—1986年任工区党支部书记（正科级）。

李锦文：1982—1984年任副工区长，1984—1986年任工区长（正科级）。

丘振英：1984—1986年任副工区长（付科级）。

第五节 地方公路管理站沿革

一 蕉岭县地方公路管理站，原是县人民政府交通科内一个公路

临时指挥部，一九五七年七月一日，新修蕉岭县以来第一条蕉岭公路，向兴梅各县广招民工，一九五八年冬，蕉梅合县，大批民工随着开往梅县，六一年蕉梅分县，部分民工随着返蕉，到六三年七月十九日，省交通厅转发根据中共中央、国务院《关于加强公路养护和管理工作的指示》中规定，凡非省养的县、市路和大队公路，均由县市交通局设立地方道路管理站负责修养，经济来源有：1. 省拨养路补助；2. 县市地方财政核发的经费；3. 征收行驶所管道路的民间运输工具的养路费，实施民工建勤等养修公路。地方道路因受资金和受益等关系，要以建勤社队代表形式处理，

根据交通指示，蕉岭县地方道路站以一九六四年正式成立，一九六八年文化大革命后期大联合，该站于蕉岭县公路工区、蕉岭县汽车运输站、蕉岭县公路安全监督站合并为蕉岭县公路运输管理站，一九七四年一月，蕉岭县地方道路站与公路工区分家，省公路局指示：为了更好的明确地方公路的职责，将全省各县的地方道路管理站，改名为地方公路管理站。

三 蕉岭县地方公路管理站历届领导人

林荣生：1964—1965年为站负责人

古超桂：1965—1968年10月任副站长，1974—
1984年10月任副站长。

徐建球：1984—任站长。

第六节 蕉岭县汽车运输站沿革及历届领导人

一 国民党政府时期，1928年白渡到蕉岭公路开始组织测设，同年开始动工兴建，当时蕉岭县开始有人合股买汽车，由汕头折装用木船运至松口上岸，再装配由圣堂乡归侨林丁灵驶回蕉岭，为蕉岭县

第一驾汽车，经逐步发展到解放前，成为蕉白线车站有，利群行车股分有限公司，经营客车四台，货车两台和小吉普车一台，有15个职员工友，涂梅为站长，陈金祥为经理，站址设在现在车站，占地面积400平方米，行驶里程41公里，线路是蕉岭到白渡，蕉岭到新铺二条。蕉武车站：1932年，蕉岭到武平公路开始兴建，为发展该线运输事业，由商家筹建蕉武公路利行行车股分有限公司，到解放前发展经营有客货混合车五台，职工26人，以丘伟干任站长，曾繁达任经理，站址设在东门阎王尾，占地面积300平方米，行驶里程主要是蕉岭至武平72公里。蕉岭至平远益新公司客车一台，新铺至平远，新东公司客车三台，这两个公司解放后均并入梅县。

中华人民共和国成立以后，蕉武、蕉白二个车站由共产党政府接管，改名为蕉岭县汽车运输站，隶属于梅县汽车中心站建制，派驻一分队来蕉，这个时期蕉岭站是属梅县编制管辖，有职工22人。

1970年梅县汽车中心站改名为县汽车运输公司，规定蕉岭汽车站~~建制~~站建制，但其经济、人事业务仍是梅县汽车运输公司管辖，采取报帐制的单位，1975年后蕉岭县汽车运输站，正式为经济核算的股级单位。

1984年底股级站改为科级站，内部设立行政、政保、调运稽查、车队、维修车间、劳动服务公司、工会等部门。

三 汽车运输站历届领导人

钟 豪：1950—1951年任站长

杨 智：1951—1952年任站长

李文信：1953—1954年任站长

刘慧荣：1954—1956年任站长，1957—1960年任

站长