

1303

表字文史資料



泰宁文史资料

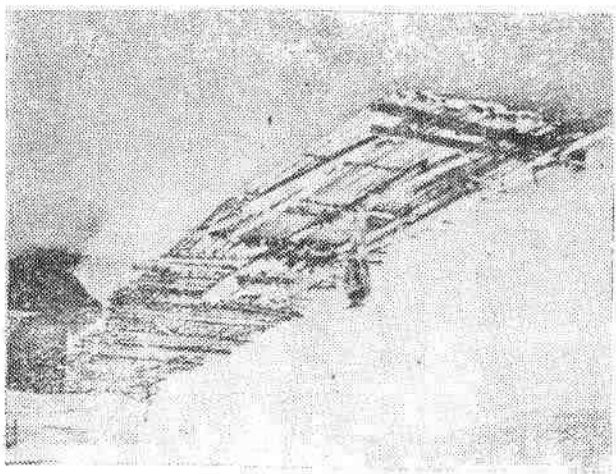
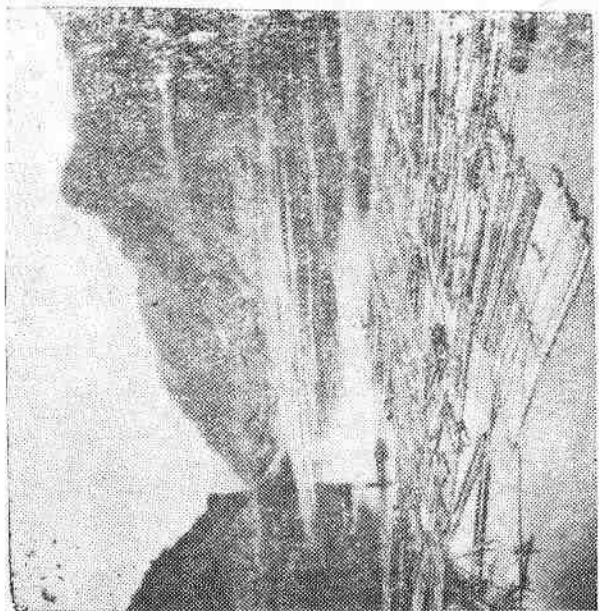
第十三辑
(内部发行)

政协泰宁县文史资料委员会编

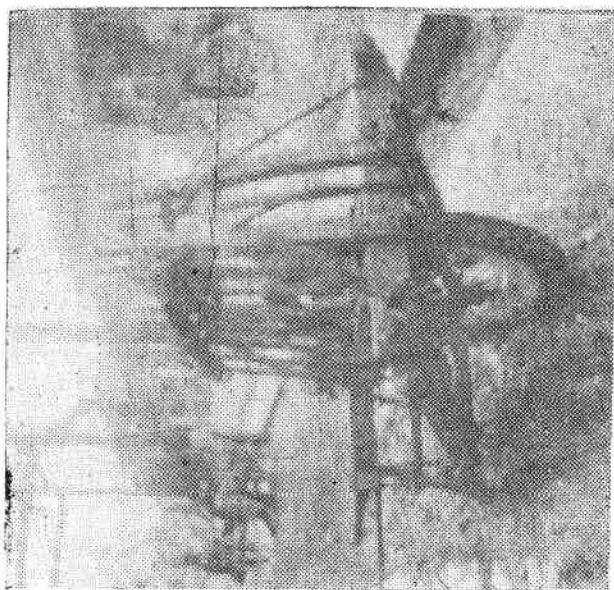
一九九二年十二月



五十年代行駛在山間小溪航道的舢舨（又名棺材船）



金溪航道上的木材运输



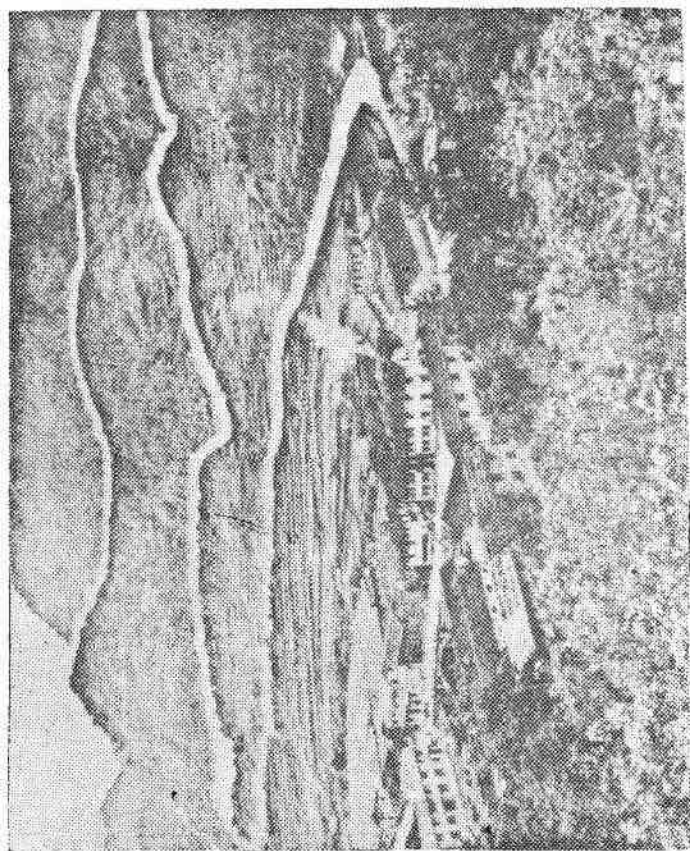
五十年代的运输工具——独轮车



改建后的北门桥

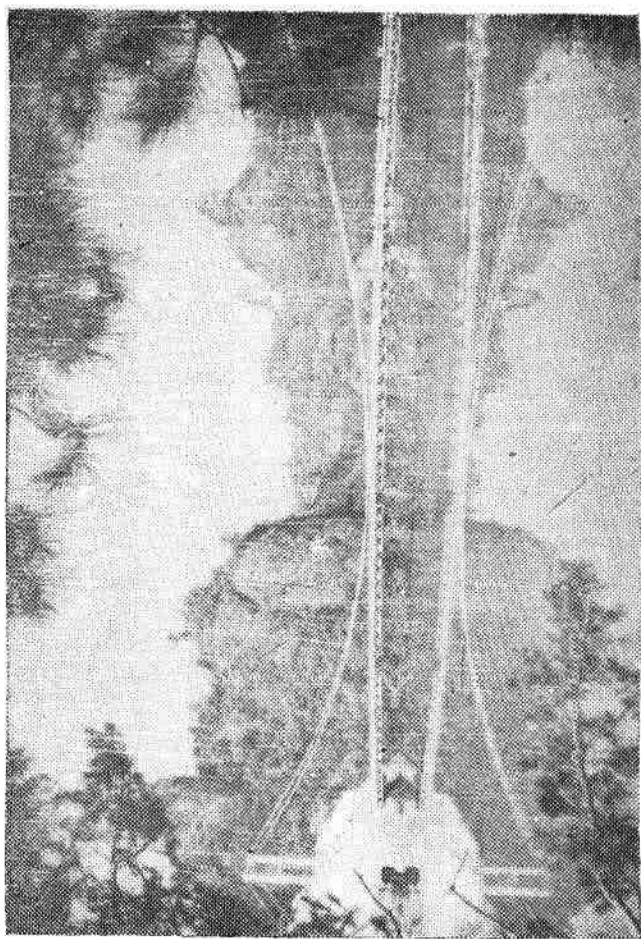


延建公路挽舟岭石方工程开凿情景



龙安乡盘山公路

金湖悬索桥



獎給

桑宇分路段

丁九九年度

好路分路段

福建省分路局

丁九九年度

目 录

泰宁交通建设和运输业发展概述·····	1
泰宁公路建设简况·····	13
参加修建南建公路片断回忆·····	24
泰宁水运史话·····	31
泰宁林区交通建设·····	37
建造金湖悬索桥纪实·····	42
山间小溪的开辟及其历史作用·····	49
泰宁公路养护工作简况·····	56
高山养路工——平峒山道班长戴连贵·····	72
风雨情系林间路·····	77
路难行 运输苦	
——泰宁县际古驿道记述·····	80
古桥今昔·····	87
金溪十八滩追述·····	96
泰宁古渡记述·····	105
芦庵滩史话·····	111
民间公益事业组织——桥路社·····	115
猿岭古道见闻·····	118
泰宁县搬运公司史略·····	121

泰宁交通建设和运输业 发展概述

文 史 办

解放前，泰宁是闽北山区交通十分闭塞的县份。交通建设事业非常落后，全县没有一条可以通车的公路。民国23年（公元1934年）虽已动工修建将建泰公路，和邵泰公路，结果半途而废。民国37年（公元1948年）11月又组织公路抢修队进行了抢修，但因断断续续修修停停，前后历时14年仍然没有修成。邵泰公路，当时国民党政府虽然于民国33年（公元1944年）拨款二千元，进行了为期二年的抢修，至民国35年（公元1946年）5月才完成了土方工程，民国36年（公元1947年）虽又再加重修，仍然不能通车。因此，解放前我县的公路建设，国民党政府虽然进行了多次修建，实际上一条也没真正修成。到解放前夕，这些公路已全部荒废。

昔日的泰宁，陆路交通不方便，水路运输也不是十分畅通，县境内虽然有大小水系20多

条，然而都是类似沟涧，绝大部份不能通船。就是河面比较宽广的杉溪，朱溪，北溪、角溪、大田溪，大布溪、也是礁多水浅，只能雨水季节用来漂放木材而已。唯独建宁的滩溪和泰宁的杉溪在梅口汇成金溪后，自古就有小船往来。据乾隆《泰宁县志》记载：明朝弘治15年泰宁有小船35艘往来运输。全县每年外销的大量木材，粮食都是由金溪经富屯溪运往南平，福州等地。而许多食盐、布匹之类的日用商品，也是经富屯溪至金溪，运回泰宁全县各地。在当时陆路交通十分落后的情况下，水路运输对繁荣泰宁经济，满足群众生产和生活的需要曾起到一定作用。

1950年2月泰宁解放后党和人民政府为改变山区交通闭塞的落后状况，1954年，横穿闽北山区五个县市的经济大动脉——延建公路，正式开始动工修建。在南平专署公路修建委员会的统一领导下，我县也于1954年11月正式成立了泰宁县公路修建委员会，揭开我县公路建设的帷幕。金县人民群众，在县委和县人民政府的领导下，积极参加了延建公路的建设，当时全县从县、区、乡抽调了86名干部，带领1200多民工，在我县境内的30公里的地段上，

到处呈现出翻身农民建设家乡热火朝天的劳动场面。经过全县人民的努力，我们县担负的30公里路段的修建任务，终于在1954年12月胜利竣工。1955年春延建公路全线胜利通车。从那时起，这条横穿闽、赣两省的经济大动脉开始搏动了，宣告结束了泰宁交通闭塞的落后面貌。1956年国家又投资，与邵武县密切合作，全县又动员了近千个民工，经过为期一年的奋战，邵泰公路于当年底胜利竣工，邵泰公路的建成，把泰宁与鹰厦铁路连接在一起，又成为泰宁政治经济的命脉。横穿闽、赣两省边陲全长84.2公里的黎泰公路，在国家的积极支持下、经过一年零八个月的修建，也于1971年8月竣工通车，它的建成通车，不仅成为闽赣交通的枢纽，也是国防交通的要道。从此邵泰公路，将泰公路、黎泰公路，建泰公路形成了以泰宁为交通枢纽，四条干线为框架的四通八达的公路运输网络。

在大力建设公路千线的同时，由1955年开始，县内支线公路也着手计划分期开始修建。经过较长的准备，1958年大跃进期间，开展“全党全民办交通”全县掀起了修路热潮。下渠、开善两乡组织了一千多民工，男女老少齐出

动，在城关至儒坊20公里长的公路线上，到处摆开了劳动战场。经过为期一年的努力，全县

第一条支线公路胜利建成。在它的带动下，朱口至新桥，梅口至大布，梅口至大田等县内支线也相继动工兴修。这些公路的修建，大大改善了我县城乡的交通状况，促进了乡镇经济的发展。在以支线公路建设为重点的同时，群众则就地取材，土法上马，开始到处改造乡村小道为大车通或简易公路。1958年地处高寒山区的大布饶山村人民，为了改变这里的崎岖山道，大年初一全村（当时的大队）男女老少齐上阵，集中在门前至饶山的山道上，开展大修山间公路的劳动竞赛，经过9个多月的努力，依靠群众自己的力量，终于在高山上修建了一条长5华里的全县第一条盘山简易公路。接着全县掀起了大搞车子化，大修机耕路的运动，基本实现了村村有机耕路，人力或畜力车送肥下田、运粮回家。

六十年代，国民经济调整时期，实行了“公办为主，民办为辅”，专业和群众相结合，农闲大干、农忙小干的方针，大大推动了乡村公路的建设，即使在文化大革命的大动乱

期间，我县的乡村公路建设也没有停止过。在这一阶段，社队之间兴修了朱口至梅林，颜坊到八四工地，三官堂至王坑、冢下至坡前、上青至永兴，溪边至谿下，北斗至新村，西溪至溪源等13条乡村公路，计42.5公里。

七十年代乡村公路建设的积极性更加高涨，一个“民办公助”的修路热潮在全县进一步掀起。十年来全县又兴修了梅桥至长兴，乌鸦色至东石，溪头至杨梅垌、南溪至帐干、朱口至金坑、王坑口至上坪、交胜至黄厝、神下至垌头、龙湖至南坑、小歧坑至三地、际下至大坪、上青至永兴、龙门至甲上、对排至汾信、朱家坪至矮栋、水源至大兴、茜元至宝石、下渠至拥坑、老梅口至茅店、黄家坊至下茜元、洋地至际下、坝头至好沙、坑圪至大坪、龙安至显口、官丘坊至东坑、举岚至大坪、煤矿至饶山、官江至大田坊、大田至鱼川、大溪排至下家地、南溪至茆坑等70余条乡村公路，计422.8公里。

进入八十年代，改革开放的春风，吹拂了我县山区的每个角落，乡镇企业异年突起，迅猛发展；农业改革后的联产承包和多种经济的

全面发展，推动了农业的综合开发。对“要想富、先开路”已有了深刻的认识，群众依靠自己的力量，修建了刘家至上段、黄厝至三角段、垵头至纸厂、梅口至江坑、茜坊至枫源、上大源至邓家坑、下渠至三官堂、草坑至廖元、墩上至枫元、儒坊至肖坑、八公里至赤溪、村尾到际上，村尾至岩坑，村头至长垵、东坑至里地，上石坑至石高洋、鱼川至上东坑、西溪至垒际、垒际至下家地等19条，计95.2公里的乡村公路。1980年池潭水库建成后，原梅口至大布、梅口至大田两条支线公路全部淹没在湖水之中。为了解决库区部份乡村交通梗阻的新问题，1985年又新修池潭至大布及金富街至风洞长18公里的湖滨公路，接着于1987年又修建从拥坑至大布等3条支线公路。至此全县111个行政村，除江家岭行政村外（原已通车，金湖形成后，原路被淹没）其他行政村全部通车，643个自然村，有497个占村总数77.3%能通各种车辆。1991年江家岭的村民，在上级有关单位和县交通部门的积极支持下，架起了一条小型悬索桥，又发动村民一齐动手，兴修了一条3.7公里的盘山公路，1992年11月27日胜

利通车。至此，全县111个行政村全部修建了公路，村村可以通汽车。由于我县是林区，为了发展林业生产，在林业部门的支持下，拨款先后修建了11条，计93.2公里通往林区的山间公路。从此，我县形成了一个从县城至乡村，从农村至林区，以公路干线为骨干，支线为脉络，纵横交错，四通八达的公路网络。

特别值得一提是：县交通部门在大力加强干线，支线和乡村公路建设的同时，十分重视交通桥梁，和其他桥梁的建设工作。首先，十分重视城区的交通桥梁改建工作。解放前，城区原有5座古桥，均年代已久，破烂不堪，这五座古桥，是：六南门为利涉桥，又叫南桥，是解放前全县唯一的一座石桥；小西门为杉津桥；大东门为东桥，北门为朝京桥，均为木质结构的桥梁；小东门还有一座浮桥名为昼锦桥。解放后，在党和人民政府的重视关怀下，先后拨出巨资，对这五座古桥进行彻底改造，其中四座，早年已改造完成，设计美观，结实坚固。1993年又投资370多万元，与旧城改造相配套，在小东门原浮桥上300米处，修建一条，长102米、净宽9米、两墩三孔的石拱