

006606

梅州市地方志丛书

MEI ZHOU
GONG LU ZHI



梅州公路志

【一九九一年——二〇〇〇年】

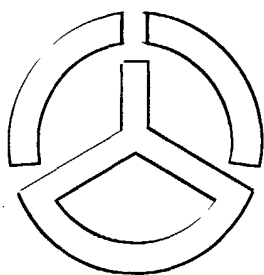
梅州市交通局
梅州市公路局
编



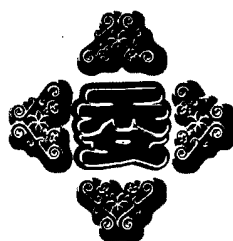
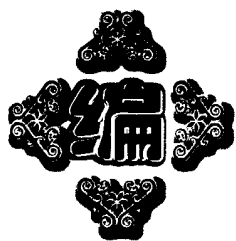
梅州市地方志丛书

梅州公路志

【一九九一年——二〇〇〇年】



梅州市交通运输局 编
梅州公路局



梅州公路志续编 领导小组及编辑室成员名单

一、领导小组成员

组 长：蓝德清

副组长：丘惠秀、姚小平

成 员：陈润芳、丘斯武、钟启瑯、罗治平、
廖国金、张惠扬

二、编辑室成员

主 编：魏颖而、丘斯武

副主编：杨天佑、张惠扬、钟启瑯

成 员：刘元波、廖嘉扬



审定单位：梅州市地方志办公室

审 稿 人：黄 永

梅 州 公 路 志

【一九九一年——二〇〇〇年】

梅州市交通局 编
梅州市公路局

*

梅州市新华印刷厂印刷

787×1092毫米 16开本 18.5印张 22插页 210,000字

2003年4月第1版 2003年4月第1次印刷

印数1—800册

准印证：梅市准印字[2003]第026号

如发现印装质量问题，影响阅读，请与承印厂(电话0753-2575016)联系调换。

序 言

中共梅州市委书记 谢强华

十年修路不寻常，众志筑成致富路。“八五”以来的 10 年，是我市经济社会快速发展的重要时期，也是我市公路建设实现大跨越的重要时期。10 年来，我市各级党委和政府坚持把公路交通建设作为改善投资环境、加快山区发展的根本大计来抓，积极实施“希望在路”战略，以国省道改造为突破口，采取政治动员，行政干预，各方支持，全力推动，掀起了一次又一次公路建设高潮，实现了公路建设的历史性跨越。“八五”以来全市公路建设投资 74.2 亿元，全市公路通车总里程从 3100 公里增加到 9454.5 公里，公路密度从每百平方公里 19.7 公里增加到 59.7 公里，水泥路面从 103 公里增加到 2305 公里，基本实现了市到县超二级水泥路，县到镇通水泥路，村村通公路，初步形成了以国省道高等级公路为主体、县乡道路为支线的纵横交错、四通八达的现代化公路网络。路通，使梅州山区获得了面向珠三角、背靠内陆省、沟通闽粤赣、连接海内外的新的区位环境、新的开放格局、新的开发条件和新的发

展起点,有力地推动了山区经济社会的发展。

我市公路建设取得的成就,是省委、省政府和省直有关部门大力支持的结果;是全市各级党委、政府和交通系统广大干部职工团结拼搏的结果;是社会各界广泛参与的结果;是市委、市政府正确决策、精心运作的结果。公路建设的成功实践,不仅丰富了山区开发和建设的经验,也为我们加快新世纪的山区开发提供了许多启迪:一是坚持抢抓机遇,大干快上。面对我市公路交通落后状况,我们凭借邓小平同志南巡谈话的东风,紧紧抓住国家和省投资向山区基础设施建设倾斜照顾的机遇,及时提出了“路通财通,希望在路”的战略决策,全面推进公路交通建设。二是坚持点上突破,带动全局。我们始终坚持以国省道改造为突破口,推动县乡公路建设,逐步形成国省道为骨干、县乡道路相连接的公路交通网络。三是坚持改革创新,按照市场规律办事。我们采取统筹规划、条块结合、分层负责、联合建设的办法,加强宏观控制和规划,加强目标和责任制管理;实行以路养路、贷款修路、过路收费、收费还贷、再贷再建以及谁投资、谁管理、谁受益的投资建设管理新机制,广泛筹集建设资金,推动公路建设滚动发展。四是坚持把政治动员和经济手段相结合,积极动员全社会力量广泛参与。这些决策和部署,不仅有力地推动了过去我市公路建设

的大发展,而且对今后工作很有指导意义,值得深入思考和认真总结。

我市公路建设的实践证明,我市虽是山区、欠发达地区,各方面条件都比较差,但只要 we 解放思想,勇于开拓,团结务实,真抓实干,同样可以办大事,实现大发展。进入新的世纪,山区的现代化建设进入了新的发展阶段。我们要继续从过去的公路建设中汲取精神力量,借鉴成功经验,紧紧抓住省第九次党代会提出的实施区域协调发展的历史性机遇,再掀新时期的公路建设新高潮,努力构筑现代化的公路交通网络。要加快梅揭、梅河、梅龙三条高速公路建设,创建快速通道;加快以国道、省道改造为重点的主干道路建设,增加高等级道路的通车里程;加快国防道路建设,完善国防战备公路,打通省际出口通道;加快以旅游公路和县乡公路建设为重点的经济线路建设,全面提升镇、村道路标准,促进旅游业发展。力争到 2010 年,全市公路通车里程达到 12448 公里,其中高速公路 220 公里;公路密度达到每百平方公里 78.6 公里,形成层次分明、功能齐全、纵横交错、四通八达的公路网络,实现梅州境内“1 小时生活圈”的构想,使公路建设继续超前于社会经济发展,并为不断加快地方经济社会发展作出新的更大的贡献。

他山之石可以攻玉。这本由梅州市交通局、公路局主持

编纂的《梅州公路志(1991-2000年)》，全面、具体、翔实地介绍了我市10年公路建设的情况。它不仅是梅州大地万众一心，挥汗筑路，告别贫穷的历史，更是山区建设者们探索山区发展道路的思想轨迹。其中的不少经验和做法，已经成功移植到我市改革发展的工作实践中，并取得了很好的效果。我衷心希望通过本书的出版发行，让推进山区建设的后来者们，从中吸取更多的思想、经验和做法，锲心励志，增强信心，坚忍不拔，奋发向上，不断创造新业绩，开创新局面，为早日把梅州建设成为比较发达的山区市而努力奋斗！

前 言

《列子·汤问》中有一则寓言,说有一位叫“北山愚公”的老人,苦于太行、王屋山阻塞了向南的行走,率家人劈山开路,邻居的寡妇孤儿也来相助,并以发展的眼光回答了“河曲智叟”的讥讽,终于感动上天,派神人相助,打出了通道。它反映了先民对交通的渴求,揭示了精诚所至,金石为开的道理。

梅州多山,交通闭塞,生活在这里的客家人,为了生存和发展,也和“北山愚公”一样,世世代代劈山开路不辍。他们把造桥筑路视为义举、美德。愚公精神,世代相传,愚公式的人,屡见不鲜。然而,由于自然条件限制,始终摆不脱肩挑步履。

自从汽车问世以后,出现了公路。举世公认它是便捷的交通运输方式,传播文明进步的手段。民主革命的先行者孙中山先生,积极倡导修筑公路。他说:“道路者,文明之母也,财富之脉也。试观世界今日最文明之国,即道路最多之国,此其证明也。中国最繁荣之区,即交通最便利之地,此又一证也。故吾人欲由地方自治,以图文明进步,实业发达,非大修道路不为功”。

梅州文化发达,华侨众多,对新事物领悟快,早在 20 世纪

二、三十年代,就修筑了近千公里公路,为贫困山区注入了新思维和经济发展的途径,在抗日战争中发挥了重大的作用。

解放后,党和人民政府继承了这些遗产,重视恢复重建,加强了养护和管理,使公路的面貌有很大的改观。改革开放以来,在外界的影响下,在中央和省领导人的关怀下,市委、市政府顺应历史发展,顺应民众愿望,顺应经济需求,制订了“希望在路”的发展战略,以修路为突破口,带动全局。自1991—2000年,经过10年奋斗,公路交通发生了巨变,为世人所瞩目,人民群众称便称好。

这一巨大成果如何取得?必须有个交待。在市委、市政府的关怀下,由梅州市交通局、公路局组织力量编纂了《梅州公路志(1991—2000年)》一书,书中介绍了全市大搞公路建设的动因、历程、成果、经验等,起到存史、借鉴和教化作用,也起了承前启后的作用。可资关心梅州历史的人士和交通公路工作者一读。

凡 例

一、本书名为《梅州公路志(1991—2000年)》，是断限于1990年《梅州公路志》的延伸和补充。它主要记述1991年至2000年，大搞公路建设的历程、成就、特点及经验教训。为保持志书的连续性，对“八五”时期以前的事，文中作扼要交待。

二、本书体裁由述、记、志、图、表、录组成，按公路专业门类，横分竖写，以横为主，纵横结合，时类并举，分章、节、目三个档次编排。卷首置地图、照片、序言、前言、凡例。以“概述”和“大事记”为经，提挈全书。各章、节、目为纬，分门别类记事。卷末附录重要文件，诗文、碑记、汇纂、补遗、后记。

三、本志只记市、县(市、区)交通、公路部门管养的国、省、县、乡道，不含街道，以及林区、矿山、旅游区、港口、军营的专用公路。一些归属未明的独立大桥也收录在本志中。

四、历史纪年：本志纪年，一般采用公元，个别地方使用朝代纪年的则括号注公元。

五、为缩简文字记述，将常用称谓进行简略。如“民国”指“中华民国”；“建国前”、“建国后”，指“中华人民共和国成立前后”；“党”指“中国共产党”；省、市、县委，指中国共产党的地方

组织；省、市、县政府，指地方人民政府；“八五”、“九五”时期，指国家经济建设第八、第九个五年计划；“省养公路”指市公路局管辖的专业养护公路，“地养公路”指市、县（区）交通局管辖养护的公路。

六、数据：各项统计数字，一般采用市统计局的数字，市统计局缺的专业统计数字则采用市交通局、市公路局的统计数字。

七、度量衡单位：建国后的概用公制，以汉字表明。建国前的如旧制。数字则用阿拉伯字。

八、本志资料，来自市、县、区有关公路建设、养护管理的工作总结，市公路局的档案资料，《梅州日报》、《梅州公路》报，有关公路的报道，文中不一一注明出处。

九、书中概用《汉字简化方案》中的简化字。

目 录

序 言	
前 言	
凡 例	
概 述	(1)
大事记	(8)
第一章 公路的历史与现状	(30)
第二章 建设新的公路网	(46)
第一节 国道的更新改造	(49)
第二节 省道的调整与更新改造	(59)
第三节 县乡公路的改造与发展	(68)
第四节 创建高速公路	(94)
第三章 公路桥梁	(96)
第四章 公路勘测与设计	(107)
第五章 公路工程的施工与监督	(120)
第一节 公路工程的施工	(120)
第二节 公路工程的质量监督	(126)
第六章 公路养护	(129)
第一节 建设文明路	(129)
第二节 开展 GBM 工程活动	(130)
第三节 公路水毁预防与抢修	(131)
第四节 公路大修	(133)
第五节 公路小修保养	(134)

第六节 群众养护.....	(137)
第七节 公路绿化.....	(140)
第七章 公路管理	(141)
第一节 路政管理.....	(141)
第二节 征稽管理.....	(155)
第三节 计划管理.....	(164)
第四节 财务管理.....	(166)
第五节 劳动人事宣教管理.....	(170)
第八章 德行新风	(174)
第一节 本地篇.....	(174)
第二节 海外篇.....	(180)
第九章 先进单位(集体)、先进个人	(185)
第一节 “七五”交通建设先进.....	(185)
第二节 “八五”交通建设先进.....	(185)
第三节 “九五”交通建设先进.....	(197)
第十章 机构变革、人事更替	(201)
第一节 机构变革.....	(201)
第二节 人事更替.....	(203)

附 录

一、文件辑存	(212)
二、诗文、碑记.....	(234)
三、梅州公路汇最	(264)
四、《梅州公路志》补遗	(271)
后记	(286)

概 述

梅州得天独厚于山。旧志上说：“嘉应无平原，其地多山，周罗森列者，不尽可名也。”自古以来，这里一直很闭塞，被称为“瘴疠之乡”。当平原地方道路四通八达、车水马龙的时候，这里还是“鸟道不可方轨，人苦峻极”。旅人至此，都得弃车马改走路。

民国以后，风气渐开，民间倡议筑路，因工程艰巨，财力不足，屡议屡罢；官方也曾斥资修筑“军路”，终因难逾重重障碍，无功而返。迨至民国十五年（1926年）才着手修筑现代公路，在当时的历史条件下，有此创举，也是难能可贵的。至四十年代末，由于战乱频仍，几度兴废，没有多大的发展。1949年9月，梅州市全境解放，人民政府接管政权，百废待举。为振兴经济，恢复民生，支援前线作战计，首先发动群众，整修公路，使破烂不堪，瘫痪已久的621公里公路得以迅速恢复使用。第一个五年计划，公路里程增至1117公里；至1965年，公路发展到1376.8公里；至1990年底，增至3125.9公里，全市163个乡镇全部通车，这无疑是很大的进步。但与发达地区相比，仍有很大的差距。

梅州的国省道，大部分是利用旧路整修而成，弯多、坡陡，路基狭窄；县乡公路都是民办公助搞的，技术标准更低，列不上等级。这样的公路，在小农经济时代，差可应付；当社会步入大生产、大流通的市场经济时代，就捉襟见肘，被动难堪了。

早在1980年5月，叶剑英元帅回乡时就叮嘱市里的领导们：“梅州地区是山区，要向山进军，把山区建设好，在山要吃山，吃山要养山。要办好交通，搞好公路，还要修铁路。铁路是经济动脉，有了公路、铁路，

地区经济才能活跃。要做好侨务工作,争取更多的侨胞、港澳台同胞回国参观,回家乡探亲,使他们更多地了解家乡情况,支持乡梓建设。”叶帅的指示,形成了梅州“希望在山,希望在路,希望在外”的三大发展战略。事实也正如叶帅说的,随着改革开放的深入发展,梅州逐渐被外界所注意,它以人才、劳力、资源丰富、政策优惠,吸引了不少外商前来考察洽谈,投资开发;然而,他们往往高兴而来,扫兴而去,主要的原因是交通不便。有人戏谑地说:“来一趟梅州要进行‘三补’(补脑、补腰骨、补轮胎)。”市政府要建一座10万千瓦的发电厂,最大的困难是设备运不进来。政府鼓励发展的乡镇企业、三高农业、观光旅游业,受交通不便的制约,难有大的举措。每逢久雨、春节,则交通告急,出现阻塞,在车站的候车室里,挤满人群,他们焦急万分,彻夜不眠,翘首以待迟迟不归的班车和亲人。诸如此类的事情困扰着执政当局,也成为社会舆论的热点。交通不便,成为发展山区经济的一大障碍。于是“路通财通”,“若要富先修路”,“大路大富,小路小富,无路不富”等新民谚,在梅州大地悄然兴起,它反映了人民群众渴望改善交通的愿望。1988年,梅州市人民政府顺应民意,加强对公路事业的领导,加大投入,重点解决穿城公路“瓶颈”阻塞现象,兴建梅城外环路,东山大桥至飞机场的二级路,改建梅松、黄三、白三、梅湖、乌水、兴蕉等线,将沙土路改为沥青路。新建东山、嘉应、水车、梅长、畲江、剑英等跨江大桥。这些成就,一定程度上,缓解了交通紧张状况,但公路整体素质没有多大提高。若仅靠计划投资,部门的力量,按常规办事,只能维持现状,难于走出低谷。

进入九十年代,梅州市的公路事业,在市委、市政府的高度重视和直接领导下,真正摆脱困境,走上新台阶,出现规模空前的筑路热潮;出现从量变到质变的历史转折。这种划时代的转变,是市委、市政府以战

略眼光,审时度势;以过人胆识,做出决策;以坚韧不拔的意志,知难而上;以对人民高度负责的精神,以身作则,身体力行的结果。概而言之,是把握了五次机遇,营造了两种意识,突破了双重难关,迈出了三大步。首次机遇,抓住国务院批准梅州列入沿海经济开发区、全省第六次山区工作会议、省工交工作会议、对山区经济建设政策倾斜的机会,当机立断,于1991年9月始,对全市国道进行脱胎换骨的更新改造。第二次是1992年,用上级投资及贷款修复水毁公路的机会,决定再筹一点钱,把300公里坏烂的油路面,改成水泥路面。第三次是1993年,趁上级交通主管部门的领导视察梅州公路建设时,积极建言,加快梅州公路网建设,即完善两条国道;新建梅揭、梅河两条高速公路;新建梅州、高陂两座大桥;改造安池、茶上两条省道;新建两千公里县乡道,得到上级首肯。第四次是以省七届人大四次会议代表提出《请求帮助解决梅州老区交通困难》的议案,得到大会重视支持为契机,大力发展老区、边远山区的公路。第五次机遇是2000年,省委、省府开展扶贫“四通”大会战,市委、市府高度重视,成立由各级党政领导挂帅的指挥机构,搞好以行政村通机动车为重点的“四通”大会战。使公路交通进一步普及与提高。营造两种意识:一是全民造路意识。以国道改造为突破口,带动全局。通过政府倡导,政策扶持,媒体宣传,典型带路等方法,使人们认识造路的重要性,自觉行动起来造路护路,一改过去认为造路是国家的事,政府的事,变与己无关为人人有责。如今,路在梅州人心目中,已占有重要的位置。在造路运动中,人们用通俗的客家语言表达对路的渴求,说:“有路就有路,有路就有路。”(前一路字指道路,后一路字喻前途、指望、活计)广大群众强烈要求造路,他们要求干部要带头,说:“不带领我们造路的干部不是好干部,请他下台”。群众觉醒了,事就好办。