

010101

武夷交通志



上海社会科学院出版社

武夷交通志

福建省南平地区交通史志编纂委员会编

上海社会科学院出版社

南平地区交通史志编纂委员会

成员名单

主任委员	邢富山		
副主任委员	刘悦武	池金保	
委 员	刘合水	郑钊藩	耿守财
	何国梁	詹友林	徐怀德
	范自明	谢启亮	黄中砥
	郭 樵		
史志办公室 主 任	邢富山		
副 主 任	郭 樵		
主 编	黄中砥		
副 主 编	李慧嫦		
编 纂	陈钟彪	吴承惠	
摄 影	郭 樵		
特 约 编 辑	朱大均		

目 录

序	(1)
凡 例	(2)
概 述	(4)
大事记	(9)
第一编 道路	(1)
第一章 古道	(1)
第一节 省际古道	(1)
一、主要路线	(2)
二、次要路线	(4)
第二节 县际古道	(5)
一、东道	(5)
二、东南道	(5)
三、东北道	(6)
四、南道	(6)
五、西道	(6)
六、西南道	(6)
七、西北道	(7)
八、北道	(7)
第三节 驿铺	(7)
第四节 关隘	(10)
第五节 古桥、古渡	(11)
第二章 公路	(13)
第一节 公路线路	(20)
一、国道	(20)
二、省道	(27)

三、县乡道	(42)
四、专用公路	(53)
第二节 公路桥梁涵洞	(56)
一、桥梁	(56)
二、涵洞	(76)
第三节 公路渡口	(78)
第四节 公路隧道	(80)
第三章 铁路	(83)
第一节 鹰厦铁路	(83)
第二节 外福铁路	(84)
第三节 森工铁路	(84)
第四节 专用线	(87)
第二编 水路	(90)
第四章 航道	(90)
第一节 闽江航道	(90)
第二节 建溪航道	(91)
一、崇阳溪航道	(92)
二、南浦溪航道	(92)
三、松溪航道	(93)
第三节 富屯溪航道	(94)
第五章 航道治理	(98)
第一节 碍航	(98)
一、自然碍航	(98)
二、人为碍航	(112)
第二节 整治	(116)
一、整治险滩	(116)
二、整治船闸	(119)
第三节 管理	(120)
第六章 港口	(122)
第一节 南平港	(123)

第二节	芝城港	(124)
第三节	洋口港	(126)
第三编	运输	(131)
第七章	人、畜力运输	(131)
第一节	人力运输	(131)
第二节	畜力运输	(137)
第八章	公路货物运输	(138)
第一节	汽车货运	(138)
一、	省属专业汽车货运	(138)
二、	企事业单位汽车货运	(143)
三、	个体专业、联户汽车货运	(146)
第二节	其他机动车货运	(151)
一、	拖拉机运输	(151)
二、	摩托车运输	(153)
第九章	公路旅客运输	(154)
第一节	长途汽车客运	(155)
一、	省属专业长途客运	(155)
二、	县属专业客运	(175)
三、	个体专业客运	(175)
第二节	公共交通	(176)
第十章	铁路运输	(178)
第一节	车站	(178)
第二节	客运	(181)
第三节	货运	(181)
第十一章	水运	(183)
第一节	木帆船运输	(184)
第二节	机动船运输	(192)
第三节	排筏运输	(202)
第十二章	航空	(203)
第一节	机场	(203)

第二节	运输	(204)
第十三章	联运	(206)
第一节	综合联运	(206)
第二节	水陆联运	(209)
第三节	铁公水联运	(209)
第四节	横向联合运输	(210)
第十四章	搬运	(211)
第一节	定点搬运	(212)
第二节	码头搬运	(214)
第四编	交通工业	(217)
第十五章	车辆修造	(217)
第一节	汽车修造	(218)
一、	福建省建阳汽车修配厂	(218)
二、	县、市全民所有制汽车修理企业	(220)
三、	县、市集体所有制汽车修理企业	(221)
第二节	汽车配件制造	(224)
第三节	轮胎翻制	(225)
一、	福建省邵武轮胎厂	(225)
二、	县、市轮胎翻修企业	(226)
第十六章	船舶修造	(228)
第一节	建瓯船舶修造业	(229)
第二节	南平船舶修造业	(231)
第三节	洋口船舶修造业	(232)
第五编	管理	(233)
第十七章	管理机构	(233)
第一节	行政机构	(233)
一、	建阳地区交通局	(233)
二、	市(县)交通局	(237)
第二节	监理机构	(244)
一、	建阳地区交通监理所	(244)

二、南平港航监督站	(246)
第三节 管养机构	(248)
一、福建省公路局建阳分局	(248)
二、建阳地区林业局公路养路站	(249)
第四节 运输机构	(250)
一、福建省汽车运输总公司建阳公司	(250)
二、闽江航运公司南平航管总站	(253)
第十八章 路政管理	(254)
第一节 路产	(255)
第二节 设施	(256)
一、安全设备	(256)
二、公路标志	(257)
第三节 公路绿化	(258)
第十九章 运输市场管理	(259)
第一节 运输管理	(260)
一、“三统”管理	(260)
二、改革开放中的运输管理	(261)
第二节 运价管理	(262)
一、汽车运价	(262)
二、木帆船运价	(264)
三、机动船运价	(265)
四、搬运装卸价格	(265)
五、其他机动车运价	(266)
第三节 票证管理	(267)
第二十章 工程管理	(268)
第一节 测设	(268)
一、工程标准	(268)
二、勘测	(270)
三、设计	(271)
第二节 施工	(273)

8

第三节	养护	(275)
一、	专业养护	(275)
二、	地方养护	(280)
三、	其他养护	(281)
第二十一章	交通安全管理	(282)
第一节	安全管理	(282)
一、	安全组织	(282)
二、	安全检查	(283)
三、	安全竞赛	(285)
四、	重大事故	(286)
第二节	车辆管理	(289)
第三节	驾驶员管理	(291)
第四节	航政管理	(293)
第二十二章	财务管理	(295)
第一节	公路建设经费	(295)
第二节	养路(河)费征收	(297)
一、	公路养路费征收与管理	(297)
二、	航道养护费征收	(301)
第三节	管理费征收	(301)
第六编	人物	(304)
第二十三章	人物简介	(304)
第一节	古近代人物简介	(304)
第二节	当代人物简介	(306)
第二十四章	英模谱	(310)
附录一	旅游交通	(338)
附录二	富屯溪源头考察记	(347)
附录三	资料来源	(351)
编后	(354)

序

交通是社会经济发展的重要基础，是社会文明进步的重要标志，它不仅与国计民生息息相关，而且同政治、军事、文化密切相连。发达的交通，是推动地区经济发展的必要条件。

南平地区，地处闽北，毗连浙江、江西，是沟通闽、浙、赣三省的咽喉要地。解放以前，由于反动统治，加之境内崇山峻岭，修路异常艰难，交通长期处于落后状态。民国17年(1928年)，闽北地区才开始修建公路。至民国38年(1949年)的21年间，仅有低级公路710.742公里，而且因为标准低、质量差，实际通车里程仅575.4公里。内河航运仅能凭借自然航道通行小型木船、木排、竹筏。落后的交通严重束缚了社会生产力的发展。

中华人民共和国成立后，南平地区的交通建设发生了巨大变化。如今遍及城乡的公路网络基本形成，内河正在开发，航运能力逐年提高，铁路贯通四县(市)，航空事业也在起步、发展。

盛世修志，志以资治。《武夷交通志》是在改革、开放时期编纂的，具有强烈的时代特征。编纂人员在编写过程中，坚持以历史唯物主义为指导，以中国共产党的十一届三中全会以来的路线、方针、政策为依据，广征博采，披沙拣金，鉴别汇编，历时4年，用翔实的史料，比较通达简炼的文字，系统地记录了全区交通建设的历史轨迹。它回顾既往，总结经验，探索规律，策励将来，具有鲜明的地方特色和交通专业特点。它的出版是全区交通战线上的一件好事，为今后闽北交通建设提供了历史经验，为教育后代、激励人们开拓前进提供了一份很好的教材，为省内外仁人志士了解闽北、热爱闽北和建设闽北提供了史料。

《武夷交通志》编纂者们为闽北交通建设做了一件很有意义的工作。在此，谨向他们表示谢忱！

福建省南平地区行署副专员 林克敏

1989年10月23日

凡 例

一、坚持以马克思主义、毛泽东思想和中国共产党十一届三中全会以来的路线、方针、政策为指导，记述建阳地区水陆交通运输在各个历史时期的演变发展史实。因地处武夷山脉，定名为《武夷交通志》。

二、本志记述的地域范围，以1971年7月1日确定的建阳地区行政辖区为准，即：南平市、邵武市、建瓯县、建阳县、浦城县、崇安县、光泽县、顺昌县、松溪县、政和县。对历史上曾隶属于南平专区的县如：古田、屏南、闽清、尤溪、沙县、永安、三元、明溪、清流、宁化、建宁、泰宁、将乐等县则不在本志的记述范围之内。

三、本志采用述、记、志、图、表、录、照七种形式，以志为主体，图、表穿插其中，志首冠以概述和大事记，以收开卷了然之效。

四、本志分编、章、节、目、子目五个层次。全志按路、运、管三大块分设6编，计24章、70节。采取横排门类，纵写史实，以事类编，章节编目的体例。立足当代，追溯古代，详今略古，重点写解放后的39年，上限尽量追溯到事件、事物的起源，下限一般截至1987年止。

五、本志纪年、记地、记数、记量和称谓按以下原则处理：

纪年 1949年10月1日以前的历史纪年，先书朝代年号纪年，再注明公元纪年，并省去“公元”二字，如唐贞观十年(636年)。民国时期按民国纪年亦加注公元，如民国1年(1912年)。1949年10月1日起的年代用公元年号，如1950年1月。

记地 地名以1986年4月建阳地区地名办编印出版的《建阳地区政区地名手册》为准。对于历史上的地名与今名有异者，在括弧内加注今名。

记数 除引文、序词或不确指的数字(如三五里、五六人、数十丈)用汉字外，统一用阿拉伯数字表示。志书中年龄、百分数、分数等统

计数字(4位数及4位数以上的数字,采用国际通行的三位分节法)都使用阿拉伯数字表述。

记量 各种记量所用的度量衡、单位,一律采用中华人民共和国法定计量单位,历史上使用的旧计量单位名称,则照实记载,并在括弧内注明今值。

称谓 本志采用第三人称书写。为节省文字酌情用“全区”、“本区”、“区内”等词。对各个时代政权机构、官职、党派、地名均以当时名称为准,不加褒贬词。

六、本志“人物”篇中的英模谱,专录中华人民共和国成立以来评上省级以上的劳动模范、先进生产(工作)者等光荣称号的人物。

七、本书的资料来源,主要是各个历史时期的有关档案、文献、图书、报刊。

概 述

建阳地区位于福建省北部,闽江上游,武夷山东南侧,处于东经 $117^{\circ} 00' \sim 119^{\circ} 16'$,北纬 $26^{\circ} 15' \sim 28^{\circ} 19'$ 之间。全区总面积26 301平方公里,是福建省面积最大的地区。属内陆山区,地势呈西北、东北高,西南、东南低。山岭耸峙,丘陵起伏,河谷与山间小盆地交错其间,素有“八山一水一分田”之称。区内资源丰富,是福建省粮食、木材、毛竹、茶叶等经济作物的主要产地。东与宁德地区交界,南与三明地区相邻,西与江西省接壤,东北与浙江省毗连。全地区辖南平、邵武两市,建瓯、建阳、顺昌、浦城、崇安、光泽、松溪、政和等8个县。1987年末总人口2 700 301人,其中农业人口2 091 416人,占77.45%,非农业人口608 885人,占22.55%。

建阳地区俗称闽北地区,历史悠久,是福建省开发最早的陆地。

解放后,1949年到1956年,南平、建阳曾分设“专员公署”,1956年建阳专区与南平专区合并。“文化大革命”期间,专区改为地区。1970年地区所在地从南平迁到建阳。1978年改称“建阳地区行政公署”。1989年1月1日又改称为“南平地区行政公署”。

由于境内山岭重叠,溪谷纵横,历来交通十分闭塞,因此民间有“蜀道难,闽道更难”之说。秦汉以后,陆续修筑了一些官路,与江西、浙江相通。由于陡峻崎岖,难以行车,民间往来,靠徒步跋涉,翻山越岭,行路艰难;货物运输徒赖肩挑背负,费时费力。自宋至清,水路交通虽然有所发展,但因滩多险峻,仅能凭借自然航道,通行小木船和竹木筏。明清时期境内驿运兴起,闽北经济有过短期的发展,终因交通局限,仍然落后于沿海各地。

民国16年(1927年)福建省政府成立后,曾多次筹划修筑闽北公路,均因政局动荡,经费无着,未能实现。民国17年(1928年)9月,

闽北驻军师长卢兴邦在南平成立南平、顺昌、尤溪、建瓯、建阳、沙县6县公路委员会,并在浦城、邵武分别成立建(瓯)浦(城)干路(后改浦水干路)、邵(武)光(泽)干路工程处,开征公路捐,摊派筑路公债718000元。至民国18年(1929)年底,仅修筑南平水东至安济17公里、安济至吉溪7公里、建瓯水西至鲁口17公里、浦城至仙阳17公里、邵武至漠口9公里,总计67公里,只有路基和临时桥涵的“盲肠公路”。这是闽北修筑公路的开端。民国21年(1932年)4月,国民政府军事委员会委员长南昌行营设立了浙闽赣皖边区公路处,修筑由浙江省江山至浦城公路,于民国22年(1933年)12月底修通,全长125公里。这是我省通往邻省的第一条公路。民国23年(1934年)浙闽赣皖边区公路处在建瓯设立边区公路分处,由曾养甫、陈体诚兼任正副处长,为配合当时“围剿”红军的军事行动,动用大量民工、军工,修筑了由浦城经建阳、建瓯、南平、永安至江西省瑞金,以及永安经连城、上杭至广东梅县等地省际公路干线。闽北公路初具规模。接着建阳经邵武至光泽(全长112公里)、崇安至分水关(38.7公里)两条干线公路修通,分别与江西省黎川、铅山两地相衔接,成为抗日战争时期东南沿海通往西南后方的交通大动脉。抗日战争胜利后不久,内战爆发,经济崩溃,政治腐败,解放前夕境内实有公路710.742公里,其中能勉强通车的仅575.4公里。中华人民共和国成立后,在中国共产党的领导下,人民群众自力更生,奋发图强,从1950年6月即开始了公路基础建设,且取得了巨大成就。1958年全区实现了县县通公路。在1966~1976年“文化大革命”的十年动乱时期,广大职工排除干扰,对公路建设仍作出了贡献。全区修建公路1578.31公里,通车里程比1966年增长47.24%。1977年全区实现了乡乡通公路。1978年全区干线公路渡口实现了改渡为桥。是年,全区已拥有公路5173.6公里,比1950年增长了8倍,年递增率为7.87%。中国共产党十一届三中全会后,为适应国民经济的发展,促进城乡商品的流通,又掀起了筑路建桥的热潮。10年中,共修建公路3304.7公里,新建桥梁203座,计7885.2延米。截至1987年末,全区实有公路8841.22公里,比民国时期公路增加11.45倍。全区平均每百平方公

里土地上拥有公路 33.62 公里，比 1949 年增长 14.28 倍。全区公路桥梁至本世纪 80 年代初已全部更新，共有永久性桥梁 1573 座，45 654.93 延米。一个外接邻省邻区、内联城镇乡村的公路运输网已经形成。

闽北的陆路运输长期处在肩挑人驮的落后状态。民国 23 年（1934 年）6 月浦阳公路建成通车后，省建设厅在建阳设立浦阳段车务所。7 月，建阳至浦城开通客运，是为闽北公路交通史上第一次出现的客运班车。8 月，建阳至南平开行客运班车。民国 24 年（1935 年）2 月建阳至邵武开行客运班车。同年 11 月，南平至沙县开行客运班车。这些路线的通车对改变山区交通面貌，促进山区经济开发，起了重要作用。抗日战争期间，公营福建省运输公司迁设南平，大力开拓省际及省内客货运输，民国 28 年（1939 年）10 月闽渝（南平至重庆）间开通直达客车，途经闽、赣、湘、黔、川 5 省，行程 2 485 公里，为东南沿海与西南大后方打开了通途。抗日战争胜利后，百废待兴，交通建设经费短缺，不久内战又起，闽北汽车运输业重陷困境。至解放前夕全区只有 7 个县城通汽车，仅剩 179 辆老旧汽车。中华人民共和国成立后，中国共产党和人民政府十分重视交通运输业的发展，为闽北现代化公路运输开辟了广阔市场，为适应大规模的经济建设创造了条件。特别是中国共产党十一届三中全会以来，在改革、开放、搞活的方针指引下，实行国营、集体、个体一齐上，打破了多年来国营交通部门独家经营的旧格局，交通运输业出现了多层次、多渠道、多种经济成份并存的新局面。到 1987 年末全区有各种机动车 29 919 辆。其中：货运汽车 8 749 辆、36 296.55 吨位，比 1950 年的 231 辆、858.5 吨位，分别增长 36.9 倍和 41.28 倍；客运汽车 2 724 辆、48 405 座位，比 1950 年的 13 辆、338 座位，分别增长 208.5 倍和 142.2 倍；摩托车和其他机动车 7 593 辆，还有参加运输的大型拖拉机 1 102 台，手扶拖拉机 9 751 台。运力的增长，使持续多年的“货运难”、“乘客难”得到缓解。1987 年全区完成公路货运量 1 303.57 万吨，货运周转量 74 816.36 万吨公里，比 1950 年的 5.7 万吨、1 305.5 万吨公里，分别增长 227.7 倍和 56.3 倍；完成客运量 3 482.76 万人次，客运周转量

119152.49万人公里,比1950年的1.61万人次、146.9万人公里,分别增长2162.2倍和810.11倍。公路交通运输为振兴闽西经济作出了巨大的贡献。

本区铁路运输始于20世纪50年代中期。1957年4月鹰厦铁路建成通车。1959年1月外福铁路建成通车。这两条铁路贯穿闽北地区,贯越光泽、邵武、顺昌、南平四个县、市。境内设有38个铁路车站和邵武、南平车务段,营运里程298.8公里。1987年铁路旅客发送量472.79万人次,货物发送量324.42万吨。区内的铁路不仅把闽北与本省和全国统一的铁路网联系在一起,而且对开发山区经济,繁荣地方建设发挥了巨大的作用。

建阳地区内河航运历史悠久。在未筑公路前,水运是闽北的主要交通运输方式。分布在以建溪、富屯溪为主的河流达116条,总长4045公里,通航里程达1115.5公里。各县(市)木帆船可直通南平、福州,曾有“千里航线万吨船,三千艘公万人浆”之称。1950年全区有木帆船2824艘,15372吨位,船工7680人。年货运量79万吨,周转量6688.75万吨公里。1958年以后,由于在航道上拦河筑坝,通航里程逐年缩短。1979年普查时,船舶能连续通航的航道只有200公里,为1951年通航里程的17.64%。全区除机动运输船69艘外,木帆船仅剩258艘,为1951年的10.14%。随着经济建设对交通运输的日益需求,河道的综合开发引起了各界的重视。1981年建阳地区行署成立了“闽北水运开发公司”,组织力量,拨出专款,对河道进行了分段综合治理,并修整改建了港口码头,提高了航道通过能力。建瓯、顺昌至南平航道,原来只能通过10吨级木帆船,目前已可通过20吨级的机动船。全区现有河港10个,码头泊位71个,年综合通过能力为货物93万吨,旅客12万人次。实际吞吐量,货物为93万吨,旅客发运量已达37万人次。船舶数量不断增加,现有钢质、木机船共1110艘。

民国时期,闽北地区只有一家省营的建阳汽车修理厂,厂房狭小,设备简陋,职工仅数十人,只具年保修11辆客车的生产能力。中华人民共和国成立后,全区逐步建立起包括汽车大、中修、配件生产、

轮胎修造、船舶修造在内的交通工业体系。1987年全区有国营、集体、个体等交通工业企业260家，个体经营者347户。南平汽车配件厂可年产汽车配件100多个品种，年工业产值1410万元，产品行销全国20多个省、市及东南亚、中东一带。邵武轮胎厂，年产轮胎14万套，年工业产值2529万元。建阳汽车修配厂已由50年代单一的汽车大、中修，发展成为既能承担汽车大修，又能制造配件及客、挂车的综合交通工业企业，1987年年产值为748.25万元。

建阳地区民用航空运输开发较晚。1986年应省有关部门要求，经当时的福州军区空军批准，使用空军伊尔-14型客机，开辟福州至崇安的旅游航线，航程228公里。从1986年1月18日至3月18日按原订协议飞行17个航班后停航。目前正在准备复航。

交通运输作为经济基础和人类社会经济生活的一个重要组成部分，它在闽北的开发，是随着技术进步和生产力的不断解放而逐步演进、发展的，也是勤劳勇敢的闽北人民同大自然斗争的成果。如今，闽北人民正在继续励精图治，为发展区内的交通运输事业而努力奋斗。