

010113



福建省

# 永定县交通志

福建省永定县交通志编纂委员会编

一九九六年五月

福建省  
永定县交通志

《福建省永定县交通志》编纂委员会编

## 《福建省永定县交通志》编纂委员会

顾问：谢细忠 兰友文 卢锦彬 黄耀振

编审：李伟春

### 编纂委员会

主任：江庆洪

副主任：魏俊平 张美金 张月来

委员：(按姓氏笔划为序)

孔自然 兰建忠 卢琴英 江庆洪

张月来 张兆文 张美金 陈新兴

苏斌耀 吴永铭 唐阶福 温富锦

赖德辉 赖世贵 赖永生 魏俊平

廖炳奎

主编：江庆洪 魏俊平

副主编：胡大新 苏斌耀

撰稿：吴永铭 张月来

照片摄影：赖永生

## 目 录

## 1995 年永定县交通示意图

序.....	(1)
凡例.....	(4)
概述.....	(6)
大事记 .....	(10)
第一章 交通线路 .....	(35)
第一节 陆路 .....	(35)
一、驿道.....	(35)
二、乡间便道.....	(36)
三、手推车和拖拉机道.....	(37)
四、公路.....	(38)
五、铁路.....	(51)
六、桥梁.....	(51)
七、隧道.....	(58)
第二节 水路 .....	(58)
一、航道.....	(59)
二、航道整治.....	(60)
三、渡口.....	(61)
四、码头.....	(64)
第二章 运输 .....	(66)

---

第一节 陆运 .....	(66)
一、人力运输 .....	(66)
二、畜力运输 .....	(67)
三、自行车运输 .....	(67)
四、汽车运输 .....	(68)
五、火车运输 .....	(76)
六、其他机动车运输 .....	(76)
第二节 水运 .....	(78)
一、排筏流放 .....	(78)
二、木船运输 .....	(79)
第三节 搬运 装卸 .....	(82)
一、组织 .....	(82)
二、工具 .....	(84)
三、业务 .....	(84)
四、价格 .....	(87)
<b>第三章 管理 .....</b>	<b>(90)</b>
第一节 行政管理机构 .....	(90)
一、县交通局 .....	(90)
二、永定公路分局 .....	(90)
三、县交通运输管理所 .....	(91)
四、县公安局车辆管理站(交警大队) .....	(92)
五、三层岭车辆通行费征收站 .....	(92)
六、永定汽车运输公司 .....	(92)
第二节 党、团、工会 .....	(94)
一、党组织 .....	(94)

---

二、团组织.....	(96)
三、工会.....	(96)
第三节 路政管理.....	(97)
一、路规.....	(97)
二、路产.....	(98)
三、路标.....	(99)
第四节 车船管理.....	(101)
一、机动车辆管理.....	(101)
二、船舶管理.....	(104)
第五节 运输管理.....	(104)
一、运输市场管理.....	(104)
二、规费征收.....	(106)
第六节 安全管理.....	(114)
第七节 机动车维修管理.....	(116)
第八节 公路养护.....	(117)
第九节 职工教育.....	(121)
第十节 基本建设与工资福利.....	(121)
第四章 民主革命时期的交通.....	(124)
第一节 永定河篷船工会.....	(124)
第二节 苏区地下交通线.....	(127)
第三节 苏区地下交通站.....	(128)
第四节 解放战争时期的交通线.....	(129)
第五章 人物.....	(130)
第一节 人物传.....	(130)
第二节 人物表.....	(137)

一、县交通局主要负责人 .....	(137)
二、永定公路分局主要负责人 .....	(138)
三、县交通运输中心管理站负责人 .....	(139)
四、县公安局车辆管理站(交警大队)负责人 .....	(139)
五、永定运输公司负责人 .....	(140)
六、坎市运输公司负责人 .....	(141)
七、永定县交通系统获奖者 .....	(142)
附录.....	(146)
一、文献选录 .....	(146)
二、先进单位(集体)荣誉录 .....	(165)
三、公路表 .....	(168)
四、桥梁表 .....	(180)
后记.....	(199)

封面照片:永定县城东门大桥

封底照片:改建后的省道福三线扬梅岫路段

## 序

《永定县交通志》编辑成书了，本书编写了永定交通发展的历史概貌。它具有地方特色、专业特点、时代特征，比较全面、客观地记述了本县交通运输的发展与变革，突出反映了永定人民在中国共产党和人民政府正确领导下，以愚公移山、改造山河的坚强毅力，改变永定的交通运输落后面貌，取得辉煌成就。对于本书的编辑出版，我们感到由衷的高兴。

回顾 46 年前（建国前），永定的交通运输非常落后，水路仅有永定河和汀江、黄潭河在境内的一小段木船运输，陆路则全赖徒步肩挑。30 年代时期，虽国民党当局草率修筑了一条龙岩至峰市的简易公路，有六部商车承租路权搞货物运输，但抗战中期，为防范日军从潮汕入侵，当局下令把公路破坏，以致运输中断，公路荒废。

新中国成立后，人民政府重视交通建设，永定人民在党和人民政府的领导下，奋发图强，艰苦奋斗，大力修复在国民党统治时期被破坏的公路，同时大规模地修建县乡公路和山区公路，接点成线，发展矿区公路。中共十一届三中全会

后，在改革、开放大潮的推动下，永定的公路交通运输事业进入了全新的发展时期，公路交通运输部门树立“团结、务实、开拓、奉献”精神，交通运输工作，从单纯抓直属企业转向抓全行业管理，从单靠国家拨款修路转向多渠道、多层次、多形式集资修路，从以政治为中心的公路布局转向以经济为中心的幅射形公路网，公路的规划与建设逐步趋向合理、科学。特别是1992年以后，县委、县府领导高度重视，号召全县人民认真贯彻落实省府“统一规划、分期实施、民办公助、民工建勤、逐级分段、县乡承包”的公路建设新体制，出现了广泛动员、人人参与、年年参与、全社会参与的大干先行工程喜人局面，使县内的福三线、永湖线、抚石线等主要公路提高了等级。至1995年年底，全县公路总里程达939公里，其中达等级路的600多公里，平均每百平方公里土地拥有公路42公里，形成以县城为中心幅射到农村的公路网络，四通八达。交通状况的改善，对促进全县国民经济的稳步发展和对外开放起到了举足轻重的作用。全县各类型机动车辆已由10年前的1797辆猛增到14703辆，95%的行政村能通机动车，铁路从无到有。随着公路、铁路运输的发展，昔日兴旺发达的内河航运，从60年代开始萎缩，以致断航，结束了本

县木船运输的历史。

《永定县交通志》是记述本县自唐初开辟驿道起，至1995年交通事业发展的专业志，它以马克思列宁主义、毛泽东思想和邓小平同志建设有中国特色社会主义理论为指导，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义，坚持四项基本原则，根据社会生产力发展的规律，运用马克思主义立场、观点、方法，详今略古、存真求实地记述本县交通事业发展的历史和现状。该志尽管搜集史料未尽完善，但它对永定交通事业发展历史作实事求是的记述，这对交通工作者和后人探讨交通建设，将可提供借鉴作用。

《永定县交通志》的出版，是永定交通建设史上的一件大事，也是精神文明建设中的一件极有意义的工作。在此，谨向县方志委领导和关心编纂出版本志的有关单位领导以及参加编纂的同志表示衷心的感谢和崇高的敬意。为此，寥寥数言，以充为序。

永定县人民政府副县长 李伟春

1996年5月29日

## 凡 例

一、本志是一部记述本县古今交通运输状况的专业志。本志以马列主义、毛泽东思想和邓小平建设有中国特色的社会主义理论为指导，运用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点，存真求实，全面、系统地记述本县交通运输的历史和现状。

二、本志贯古通今，详今略古。

三、本志上限为事物的发端，下限止于1995年年底。个别事件视需要延至1996年。

四、本志采用述、记、志、图、表、录等综合体裁，以志为主，卷首设序、概述、大事记，配以地图、照片、卷末设附录。记述的内容以编年体为主，个别事件兼记其本末，设章、节、目、子目四个层次，目、子目分别以一、（一）为符号。图表随文附在有关章节中。

五、本志行文，采用规范的语文体，力求朴实、严谨、简洁、流畅。文字书写以国家颁布的简化字为准。

六、民国以前的纪年，先写朝代年号纪年，括注公元纪年。如明成化十四年（1478年）、民

国18年(1929年)。民国以后用公元纪年,中华人民共和国成立前(后),简称为建国前(后)。夏历和清代以前的历史纪年用汉字,括注公元。中华民国纪年用阿拉伯数字书写,括注公元。公历世纪、年代、年、月、日均用阿拉伯数字书写。

七、历代政府、职官,依当时称呼记载。地名一般以县地名办公室公布的地名为准。

八、各种数据以县统计局公布的为准,所缺者,经对历史档案严格核实后入志,有据可信。数字表述按1987年2月1日国家公布的《关于出版物上数字用法的试行规定》执行。计量单位按《中华人民共和国法定计量单位》执行。货币按当时币制记载。

九、本志资料来源于历代古籍志乘,本部门的档案,省、地交通部门的档案和志书,县档案馆、县统计局提供的资料,以及调查访问记录,经严格考证、选择后入志。

## 概 述

永定县位于福建省西南闽粤两省交界处，为闽粤两省边陲水陆交通的枢纽。其界域：东邻漳州市的平和、南靖两县，西、北连上杭县和龙岩市，南接广东省的大埔县和梅县。总面积 2223 平方公里，山、水、田比例呈“八山一水一分田”结构。本县为丘陵山地，谷地平原少，地势从西北和东南向永定河谷地倾斜。境内山峦起伏、沟壑密布、地形复杂。

本县古属东越地，秦、汉时分属闽中郡、闽越国。东汉永和三年（138 年）属新罗县。唐大历四年（769 年）在湖雷下堡置“上杭场”，后属汀州。明成化十四年（1478 年）析上杭溪南、金丰、胜运、太平、丰田等五里十九图设县取名永定，隶属汀州府。经过历代政区的变动，至民国 15 年（1926 年）起改属第六行政督察区（公署设在龙岩）。中华人民共和国成立后（以下简称建国后），属龙岩地区，至 1995 年全县共有 7 个镇、16 个乡、269 个行政村，总人口 456136 人，是本省著名的革命老根据地。

古代交通，发展缓慢。陆路方面，随历代政区的开拓，商旅的往来和人口的增长而逐渐发展。唐初随政区设置的普及，着重改善驿道，官府在驿道上设立驿、铺，以便于文件的传递和官员的往来。明代开始发展民间道路，其时除官绅能乘舆骑马外，民间则赖徒步肩挑。土地革命战争时期，永定县苏维埃政府组织了数以千计的运输队频繁往来民间道路，积极支援中国工农红军开展反“围剿”和反“封锁”斗争。永定人民为发展和巩固闽西革命根据地作出了巨大贡献。水路交通开拓于南宋，先人在漫长的岁月里，初以竹木结扎的排筏或用独木舟（梭子船）作简易的短途运输。自南宋嘉定六年（1213 年）汀州知州事赵崇模为改

运潮州食盐而整治汀江下游河道之后，汀江和永定河木船运输随之兴起，由于芦下坝和棉花滩巨礁所阻，货运到此均需用人力搬运至广东大埔县的虎市和石市，再由大埔船只接运至潮汕等地转销国内外。返程则将所需的食盐、海产、百货、布疋等运回。土地革命战争时期，永定木船工人组织了篷船工会，为苏区运送了大批器材药品和生产生活物资。抗日战争时期，船运盛极一时，全县有木船 300 余艘、船工 600 余人。建国后，因公路、铁路运输的发展，水就陆，加上各地兴修水利，拦河筑坝，导致船运日益萎缩，以致断航。

公路建设。民国 16 年（1927 年）驻岩军阀发起修筑龙岩至坎市公路，民国 21 年（1932 年）再由龙峰公路工程处伸延，至民国 24 年（1935 年）通至峰市的河头城，后再伸到广东大埔县的石市。全线长 93 公里，本县境内 73 公里。另一条峰市至上杭的杭峰公路亦于民国 25 年（1936 年）开始修筑，本县境内公路 20 公里，因质量低劣，未通车使用。抗战中期，为防范日军从潮汕入侵，国民党当局下令破坏公路，以致本县公路荒废。建国后，人民政府重视交通事业，发动全县民工和工程技术人员不畏地势艰险，披荆斩棘，开辟通途。1951 年先抢修龙峰公路路基，尔后由各级公路修建部门对旧线进行整修、改建，并有计划地开筑新线。至 1965 年，全县公路发展到 238 公里，比建国初期增加 2.3 倍；至 1987 年共有干支线公路 724.64 公里。随着改革开放的深入，而后又开辟了通往平和、南靖、适中、大埔西河等邻县的连接线。1990 年以后，公路建设贯彻民工建勤，县乡承包的新体制，按国家规划，以改造旧路拓宽路基、提高路面等级为主，大力开展公路“先行工程”建设。特别是在 1993 年下半年以后，全县上下掀起了一场有钱出钱、有物出物、投工投劳、为先行工程作贡献的修路热潮，公路建设全面铺开。至 1995 年，全县共有干支线公路 939 公里，比 1978 年增加 370 公里，其中上等级公路 485.25 公里，水泥路 100.7 公里，柏油路 153.6 公

里，乡村公路 626.1 公里，林业公路 36 公里，并且打通了 4 条 21.3 公里断头路，兴建了县城沿河路、东大道和坎市过境公路。全县平均每 100 平方公里有公路 42.2 公里，每一万人拥有公路 20.2 公里，全县 23 个乡镇都已通了公路，95% 的行政村可通机动车。

公路运输。民国 17 年（1928 年）龙坎公路竣工时曾举行了通车典礼，但运输业务却始于民国 25 年（1936 年）春，由设在龙岩的民营龙峰汽车公司承租线路营运。因公路质量低，行车消耗大，致使经营亏损，次年归并于龙连汀汽车公司。抗日战争爆发后，金门沦陷，闽南局势紧张，客货运输改潮汕转道，于是龙峰线运输盛极一时。可是至民国 29 年（1940 年）潮汕沦陷后，本县公路被破坏，汽车运输随之终止。建国初，闽西交通管理处组织商车承担了少量的货物运输。1951 年起，本县的客货运输由省龙岩汽车运输公司独家经营。1960 年县属有 4 个物资单位开始自购汽车，实行自货自运。1970 年后，车辆逐年增加，但不能满足物资运输的需要，长期存在运能不足的矛盾，经常有数十万吨滞运的煤炭在逢雨季时被洪水冲走。中共十一届三中全会以后，运输市场开放、搞活，各种不同经济成份的单位和个人，纷纷购置各种类型的机动车辆参加运输，至 1987 年全县拥有各类机动车辆 2912 辆，基本改变了运能不足的状况。90 年代后，随着改革开放迅猛发展的形势，仅社会运输车辆到“八五”计划末（1995 年年底）就猛增到 1753 辆，其中客车 82 辆，日均发出客车 120 多班次，运送旅客 320 万人次，周转量 9812 万人公里；货车 1671 辆，货运量 323 万吨，周转量 40851.7 万吨公里。

铁路于 1972 年从龙岩接轨至坎市，本县境内有 12 公里，衔接鹰厦线，沟通全国各地，填补了历史空白。

航空方面，民国 20 年（1931 年），国民党第 49 师驻军在坎市与抚市交界的大洋段下坝和永定南门坝分别开筑二个小型军用机场，均因不能使用而报废。

建国以来，本县的交通事业发展很快，基本改变了旧时道路闭塞、运输靠人挑肩扛的落后面貌。46年来经历了数度波折：在新民主主义革命转入社会主义革命阶段后，全县人民意气风发，稳扎稳打地进行交通建设。1956年以后，实行对私改造，执行“三统”管理，在当时起了一定作用。但过于大幅度地集中运输工具和劳力，束缚了全面的平衡发展。1958年“大跃进”运动，公路建设贯彻“全民办交通”和“地、群、普”方针，动员农村劳力近72万个工日，开筑公路97公里，但因受战线过长、瞎指挥、搞平调等影响，导致公路质量低劣，造成需要补偿的后果。在“文化大革命”10年中，由于受到“左”的严重干扰，交通机构瘫痪，公路失养甚至遭破坏，运输生产大受影响，交通事业在困境中徘徊，发展微弱。1978年12月召开的中共十一届三中全会，开创了伟大的历史性转变的新局面。此后，运输市场放宽搞活。国有运输企业的一统天下被打破，个体运输户成为一支新生力量，运输生产蓬勃发展，公路建设全面改善和提高。10多年的交通建设成就，是建国以来任何历史时期难以比拟的。但随着社会主义现代化建设的飞速发展，本县交通基础设施无论数量与质量、结构与布局，与国民经济快速发展，客货运输量迅猛增长的需求相比，仍然存在着差距。在全县269个行政村中，尚有1/3的贫困边远山区自然村未通公路，财力上支持不足。而各种机动车辆猛增，运输秩序才初入法规，交通事故时有发生。为使本县的交通运输事业走上健康、协调、发展的轨道，实现交通事业现代化，今后面临的任务仍然十分艰巨。在党的路线、方针、政策指引下，在各级党和政府的领导下，通过全县人民的齐心协力，永定的交通建设事业必将突飞猛进，必将在社会主义物质文明和精神文明建设中发挥更大的作用。

# 大事记

## 唐

唐大历四年（769年）

湖雷下堡（今永定县湖雷镇下湖）设置上杭场，归属汀州郡。

南唐保大十三年（955年）

上杭场迁至北山（今高陂镇北山村）。

## 宋

宋淳化五年（994年）

上杭场升为上杭县，县治仍设高陂北山。

宋至道二年（996年）

上杭县治迁到碧沙坑（今上杭县境内）。

宋嘉定六年（1213年）

汀州知事赵崇模奏准朝廷，民食的漳（州）盐，改为潮（州）盐，整治汀江下游河道，潮州盐可从闽粤交界的峰市（今属永定县）运至上杭等地。

宋端平三年（1236年）

长汀知县宋慈，组织民工在汀江上游炸石辟滩，从此潮盐可运至回龙，而后，从回龙险滩驳运至长汀。

## 明