

010167

閩西交通志



中國計劃出版社

闽西交通志

福建省龙岩地区交通史志编纂委员会编



中国计划出版社

1991 北京

龙岩地区交通史志编纂委员会

主 任: 魏 忠 仁
副 主 任: 林 泉 祥 赖 志 元
委 员: (按姓氏笔画为序)
卢 致 禄 杨 作 民
束 敖 川 张 隆 基
邱 德 章

《闽西交通志》编辑室

主 任: 束 敖 川
成 员: (按姓氏笔画为序)
吴 永 铭 邱 国 精
郭 友 隆 游 琨 琛
主 编: 郭 友 隆

龙岩地区交通史志编纂委员会

主 任: 魏 忠 仁
副 主 任: 林 泉 祥 赖 志 元
委 员: (按姓氏笔画为序)
卢 致 禄 杨 作 民
束 敖 川 张 隆 基
邱 德 章

《闽西交通志》编辑室

主 任: 束 敖 川
成 员: (按姓氏笔画为序)
吴 永 铭 邱 国 精
郭 友 隆 游 琨 琛
主 编: 郭 友 隆

勘 误 表

(由于照排室输错部分版面、现将错漏字更正如下。)

页	行	字	错 误	更 正
4	4	1	役	设
24~25	插 表	永定县	(人口均分栏) 17.4	17.74
24~25	插 表	上杭县	(已通路村落栏) 76.04	76.40
31	5	尾 字	订	汀
31	9	8	级	线
31	10	尾 字	(漏)	(加) 雷
35	报 表	长汀县	(合计里程) 80.41	83.41
40	报 表	头栏	(漏字) 上杭石圳	上杭石圳潭
41	例 3	14	粵 乐	粵 东
42	8	头 字	粵 乐	粵 东
49	报 表	尾 行	濯 田 溪	濯 田 溪
50	报 表	2 行	濯田溪一口	濯田溪一水口
50	报 表	3 行	桃 阁 溪	桃 澜 溪
50	报 表	4 行	(船舶载重量) 桃溪	排筏
50	报 表	6 行	田 县 河	旧 县 河
51	报 表	例 3 行	(总长公里) 445	44
52	报 表	5 行	龙岩—漳头	龙岩—漳头
53	报 表	例 5 行	香寮—双洋	香寮—双洋
62	例 10	标 题	人畜力运输工具	人、畜力运输工具
76	报 表	1 行	(合计周转量) 0.30	30
79	报 表	例 2 行	(其他运输业运量) 9.24	92.44
85	5	13~14	车队出后	车队迁出后
96	报 表	头 栏	汀 口	汀 江
125	报 表	例 2	林秀峰	林秀峰
139	报 表	1 行	址区农械厂	地区农械厂
151	例 1	10	徽	徽
155	例 10	18~19	民主德国)的...	民主德国)产的...
163	报 表	二类区	(二等货差) 120	120 %
171	9	尾 字	(漏)	(加) 埃
186	例 9	11	骚 梳	骚 梳
206	例 2	7~11	职工, 福利	职工福利,
208	13	标 题	先进学位	先进单位
208	例 8	4	省先进学位	省先进单位
218	例 10	6	航管产	航管站
262	报 表	例 7	(第一栏) 上行	上杭
262	报 表	例 1	(尾栏) 电方路	地方路
263	报 表	例 7	(尾栏) 潭平	潭平
290	报 表	3	(备注栏) 判型	判刑
封底	倒 5		5 印张	10.63 印张

序 言

龙岩地区历史悠久，早在三、四千年以前，已有闽越人居住，但因地处山区，全境丛山环抱，溪谷纵横，交通极为闭塞。自西晋太康3年（公元282年）建新罗县以后，随县、州、府政区的扩大和普及，交通才逐渐得到发展。但是陆路傍山涉水，崎岖多险；水路航道逶迤，滩礁密布。境内虽有丰富的自然资源，因交通不便，长期难以开发，所以闽西被认为是贫穷落后的山区。然而汀江航运，却是古代、近代全区所倚的交通线，特别在20世纪30年代的中央苏区时期，汀江更是苏区对外的主要交通线，为反对国民党当局的经济封锁，船民与运输工人进行了艰苦的斗争。由于全区人民长期坚持革命斗争，闽西成为红旗不倒的中央革命根据地。中华人民共和国成立后，国家命名为全国著名的革命老区之一。

公路建设始于20年代，公路运输则起于30年代。但其时国民党当局草率修筑的军事公路，质量低劣，抗战期间又部分自动破坏，加上水毁失修，至建国前夕，仅剩几段尚可勉强通车的公路。公路运输多属商营，历受内战和抗战的征车，经营一蹶不振，至建国初，公私汽车只剩陈旧不堪的十余辆。建国后，国家重视发展交通，通过38年来的努力，全区所有乡镇都通公路；铁路从无到有，公路、铁路运输迅猛发展，交通运输负起国家经济建设的“先行官”任务。但是，昔日兴旺发达的内河航运，从60年代起，却因公路、铁路运输的发展；加上各地在兴修水利、水电中，拦河筑坝，多处航道受阻，导致航运衰退。陆路运

输中，还有近 26%的高山地带村落未通公路；加上航空事业尚未具备条件，这些仍是本区当前交通工作的薄弱环节，有待于全区人民继续努力。

《闽西交通志》，是综合记载本区自公元前 110 年西汉武帝刘彻开辟闽西通路起，至 1987 年近 2100 年交通事业发展的专志，是历代志书所未系统整理的地方交通专业志。它遵循马克思列宁主义、毛泽东思想为指导，坚持四项基本原则，根据社会生产力发展的规律，运用新观点、新材料、新方法，详今略古，存真求实地记述本区交通事业发展的历史和现状，并重点记述建国以来本区交通建设事业取得的伟大成就和存在问题。尽管搜集的史料未尽完善，但对从事交通工作者，以及后人探讨交通，尚可提供借鉴，这对本区的交通建设，无疑具有一定的促进作用。

《闽西交通志》，从 1982 年冬起搜集资料，1987 年起进行试写，经 7 年余、六易志稿，现正式出版，这是闽西交通建设的一件大事，也是精神文明建设中一件极有意义的工作。在这里谨向省、地方志委的支持，向关心《交通志》的各界和为《交通志》辛勤工作的同志们致以崇高的敬意！

魏 忠 仁

1990 年 6 月

凡 例

一、本志书以马克思列宁主义、毛泽东思想为指导，坚持四项基本原则，根据社会主义初级阶段的基本理论，详今略古，存真求实，全面、系统地记载龙岩地区交通事业发展的历史和现状。

二、本志书史料上溯至公元前 110 年西汉武帝为讨伐东越王而开辟闽西交通线时起，下限截至 1987 年；个别记事则延伸至完稿时止。

三、本志书采用记、志、传、图、表、录等综合体裁。以“概述”提挈全书；“大事记”则以编年体为主，个别事项并记其本末；其余章、节则横排门类，纵记其事；主要图表随附有关章节中，具有历史价值的资料以“参考资料”附列于篇末。

四、本志书按“线路”、“运输”、“管理”三大项，把全区的陆、水、空交通分项归纳记叙，为体现和突出闽西苏维埃时期的交通，另设专章记叙。全书分四“章”和“附录”、“参考资料”六个部分，合计 27 节、36 目，另有附表 15 个，共约 20 万字。

五、本志书所记叙的范围，以现地区所辖的龙岩、永定、上杭、武平、长汀、连城、漳平等一市六县为限。历史上曾隶属闽西，而现在已划兄弟地区的各县，则不在记叙范围内。

六、本志书为体现闽西苏区的地方特色，定名为《闽西交通志》；同时为缩简文字记述，将“中华人民共和国成立前（后）”缩

8

为“建国前（后）”，“龙岩地区”缩为“本区”或“全区”。

七、本志书史料来源：《汀州府志》、《龙岩州志》、《漳州府志》和本区各县旧《县志》、《文史资料》，土地革命时期的《岩声报》；以及龙岩地区档案馆、统计局、农机局、交通局，龙岩市图书馆、全区交通系统各单位的专业史、统计资料；还有信访和访问知情的交通界人士、老职工的回忆和口碑资料；进行互对，并与历史背景考证后，弃粗取精，综合整理。

目 录

概 述	(1)
第一章 线 路	(7)
第一节 古 道	(7)
一、 驿 道	(9)
二、 乡 村 道	(13)
三、 古桥、民间渡口	(14)
第二节 公 路	(18)
一、 路 线	(26)
(一) 国 道	(26)
(二) 省 道	(28)
(三) 县 道	(32)
(四) 乡 道	(33)
(五) 专 用 道	(34)
二、 公路桥、汽车渡口	(37)
第三节 铁 路	(41)
一、 路 线	(41)
二、 铁路桥、隧道	(43)
第四节 水 路	(46)
一、 航 道	(46)
二、 码 头	(55)

第五节 航 空	(58)
第二章 运 输	(61)
第一节 人力和畜力运输	(61)
一、 人力运输	(61)
二、 人、畜力运输工具	(62)
第二节 汽车运输	(65)
一、 站 务	(67)
(一) 站务管理	(67)
(二) 站 点	(68)
二、 运 务	(72)
(一) 旅客运输 (含客联运)	(72)
(二) 货物运输 (含货联运)	(75)
三、 车 务	(80)
(一) 技术经济定额管理	(80)
(二) 汽车维修	(83)
(三) 车 队	(84)
第三节 其他机动车运输	(88)
一、 拖拉机运输	(88)
二、 农用运输车运输	(89)
三、 摩托车运输	(89)
第四节 火车运输	(91)
第五节 内河航运	(92)
一、 排筏运输	(93)
二、 船舶运输	(94)
第六节 空 运	(96)
第七节 搬运装卸	(97)
第三章 管 理	(101)

第一节 机 构.....	(101)
一、 行政单位.....	(101)
(一) 地区交通局.....	(101)
(二) 县市交通局.....	(103)
二、 事业单位.....	(111)
(一) 公路分局.....	(111)
(二) 交通运输管理站.....	(115)
(三) 交通监理所 (交警支队)	(116)
(四) 航运管理站.....	(121)
三、 企业单位.....	(122)
(一) 闽西交通工程公司.....	(123)
(二) 省营汽车运输公司.....	(126)
(三) 县市汽车运输公司.....	(132)
(四) 县市公共交通公司.....	(133)
(五) 龙港汽车运输公司.....	(134)
(六) 其他汽车运输企业.....	(134)
1、 非交通系统车队	(134)
2、 个体联户车队	(136)
(七) 车船维修业.....	(136)
1、 汽车修配业	(136)
2、 汽车配件铸造厂	(138)
3、 船舶修造业	(139)
(八) 省营汽车配件分公司.....	(141)
(九) 铁路各段.....	(143)
(十) 搬运装卸企业.....	(144)
第二节 路航管理.....	(146)
一、 养 护.....	(146)

(一) 公路养护	(146)
(二) 航道养护	(149)
二、 路政、航政	(149)
(一) 路政管理	(149)
(二) 航政管理	(151)
三、 规 费	(152)
第三节 运输管理	(157)
一、 运输市场	(157)
二、 运 价	(159)
第四节 交通监理	(166)
一、 监 理	(166)
二、 安 全	(169)
第四章 苏维埃时期交通	(171)
第一节 组织形式	(171)
第二节 运 输	(171)
一、 反“围剿”和反“封锁”运输	(172)
二、 游击区运输	(174)
第三节 机要交通线	(175)
大事记	(177)
附 录	(202)
第一节 重点运输	(202)
第二节 教育科技	(204)
一、 教 育	(204)
二、 科 技	(205)
第三节 职工福利	(206)
第四节 援外建设	(207)
第五节 华侨捐资建桥	(207)

第六节	先进单位	(208)
第七节	人 物	(210)
一、	人 物 传	(210)
二、	先进人物	(213)
三、	光 荣 谱	(216)
第八节	文 献	(221)
参考资料		
附件 1	古驿站、关隘、古桥明细表	(236)
附件 2	1987 年全区公路明细表	(245)
附件 3	《公路工程技术标准》	(264)
附件 4	大型公路桥梁调查表	(265)
附件 5	龙岩地区各类机动车辆统计表	(267)
附件 6	历年汽车运输生产量统计表	(271)
附件 7	省营汽车运输企业营业里程、 车站发展情况表	(273)
附件 8	民国时期个体运输业调查表	(276)
附件 9	建国后专养公路水毁损失统计表	(279)
附件 10	历年征收公路养路费统计表	(281)
附件 11	历年征收航道养护费、 公路运输管理费统计表	(282)
附件 12	龙岩地区汽车行车路线等级表	(283)
附件 13	历年汽车运价调整表	(286)
附件 14	历年严重交通事故情况表	(289)
附件 15	建国以来交通事故明细统计表	(294)
编后记		(297)

//

概 述

龙岩地区位于福建省西部，通称“闽西”，是闽粤赣三省边陲的交通枢纽。地区西和西南分别与江西省赣州地区和广东省梅州市交界，地区北与本省三明市、东和东南分别与泉州市、漳州市相邻。地区所在地龙岩市至省会福州的公路长470公里、铁路长480公里；至厦门经济特区的公路长212公里、铁路长244公里；经漳州至广东省汕头、深圳经济特区的公路长分别为363公里和761公里。

龙岩地区土地面积1.91万平方公里，其中山地占82.6%、水域占10.1%、耕地占7.3%，素有“八山一水一分田”之说。境内山脉连绵，地势高峻，戴云山脉的博平岭和武夷山脉的南麓纵贯东、西境，玳瑁山系则盘陀于中部，峰峦迭布，溪谷纵横。旧时陆路依山傍水、道路崎岖，有“依山多崩、旁溪多缺，鸟道蚕丛、几不容趾”之喻；水路有汀江和九龙江（北溪）水系的70%河道可通船，但航道逶迤、滩礁交错，水流湍急、航路险阻，非有技艺高超的船工，不敢轻易出航，故有“纸船铁艄公”之称。所以境内虽有煤、铁、石灰石等丰富的自然资源，以及竹、木、烤烟等大宗的农林产品，却因交通闭塞，未能予以开发。

闽西历史悠久，早在西晋太康三年（公元282年）就建新罗县（后改为长汀县）。汀州建制始于唐开元二十四年（736年）同时再建新罗县于苦草镇，后新罗县改称龙岩县，唐大历十二年（777年）划属漳州，从此闽西政区由汀、漳两郡和后来的龙岩州所分治。由于历代政区的连续变动，促进了闽西与邻近地区的

交通发展。民国时期废府、州制，改设长汀和龙岩两个行政区，民国 36 年（1947 年）合并于龙岩的第七行政督察区。中华人民共和国（以下简称“建国”）成立后，改称龙岩地区，至 1987 年底辖龙岩市和永定、上杭、武平、长汀、连城、漳平 6 个县。人口共 245.93 万人。

追溯闽西古代交通，主要藉历代的军事行动、政区扩大和人民为了生存和发展而逐渐开拓：早在西汉元封元年（公元前 110 年），汉武帝刘彻征讨东越王余善时，开辟了中原至闽西最早的军事交通线；西晋建新罗县起，官方道路开始发展；唐初随政区的普及，着重改善驿道、健全驿站；明、清以来，更发展了民间道路。但当时的交通，除官绅乘舆骑马外，民间则徒步肩挑。

水路的九龙江（北溪）水系，开拓于唐初，为原龙岩州各县的交通航道。汀江水系初拓于南宋，明代将回龙险滩炸开后，全线贯通，成为原汀州府各县的主要航道；从此船只往来日增，极盛时有“上河三千，下河八百”之说。20 世纪 30 年代，中华苏维埃（以下简称“中央苏区”）政府以汀江为主要的交通线，拥有大小木船 4700 余艘；在粉碎国民党反动派对中央苏区的围困中，船民与码头工人组织运输队，开展反“封锁”斗争，起了重要作用。建国后由于各地兴修水利，纷纷拦河筑坝，加上森林遭乱砍滥伐，造成水土流失，河床淤浅，水位下降，以致多处航道受阻，航运逐年衰退，逐步被兴起的公路、铁路运输所代替。截至 1987 年，全区各类船只，仅剩 907 艘（其中专业船 5 艘）。

公路建设始于 20 世纪 20 年代，初由岩、汀两地军阀出于地方割据和剥削人民的需要，分别修建约 90 公里的草创公路；30 年代初，国民党反动当局为了“剿共”，赶筑并接通由闽南经闽西至赣南、粤东和闽北长约 500 公里的军事公路；抗日战争初期再筑了几条支线，前后共筑干支线公路 11 条长 726 公里，质量均

极低劣。抗战中期，为了防范日本侵略军入侵，国民党当局竟下令破坏部分公路；抗战胜利后，交通重心转移沿海地区，闽西公路从此失修失养；解放战争后期，国民党军撤退时又蓄意加以破坏，至1949年9月，全区仅存可以勉强通车的公路5小段长177公里。建国初，人民政府发动群众，先抢修主要干线，继由公路修建部门进行有计划的恢复、整修旧线，增建新线，1957年全区通车公路长达775公里，超过了民国时期的筑路总长，基本形成了区内的公路交通网络。闽西人民体会到改变山区贫穷落后面貌的关键在于发展交通，所以从1958年至1960年发动全民筑路，但由于急于求成，没有经过认真的调查研究，犯了“高指标”、“瞎指挥”、“浮夸风”等“左”的错误，盲目筑路2346公里，其中只有三分之一可以勉强通车。然而尽管这样，却为此后地方公路的发展打下了基础。1960年冬通过贯彻“调整、巩固、充实、提高”方针，公路建养工作又稳步发展，1965年通车公路长达1896公里，可是，次年全国性开展的所谓“文化大革命”，使公路修建机构陷于瘫痪，筑路计划不能实施，道路失养，路况下降。直至1973年机构稳定后，公路建养工作才得以恢复和发展，至1976年，全区公路累计增至3136公里。中国共产党（以下简称“中共”）十一届三中全会后，公路建设事业开创了新的局面，全区人民切身体会到：“要致富、先修路”，筑路热情很高，乡村和厂矿公路迅速延伸，国家又逐年拨出专款扶持革命老区和贫困地区筑路架桥，原有公路更向标准化提高，截至1987年，全区共有公路5807.23公里（其中省公路局审定列册3853.45公里，未审定列册的乡村和厂矿等外公路1953.78公里），公路的密度每百平方公里平均30.47公里，公路总长比民国时期增长7倍，比建国前夕仅存的增长31.8倍；公路桥梁899座，21793.27米（其中永久性884座，21635.47米，占98.33%），