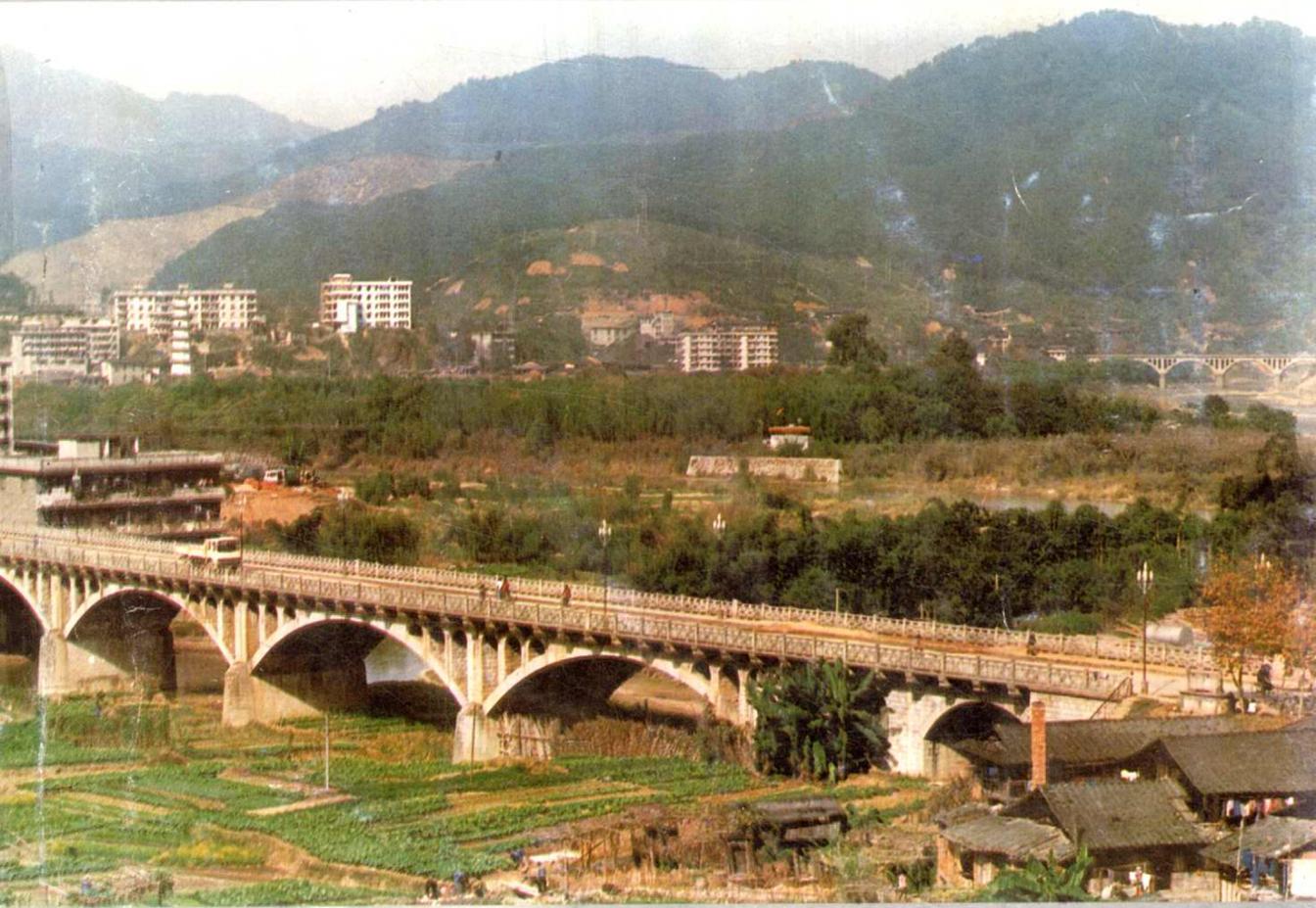


010001

# 尤溪縣交通志

YOUXIXIANJIAOTONGZHI



沈福大橋

尤溪縣交通志編纂委員會

一九八八年九月

# 序 言

新中国成立以前，闽中之地的尤溪县以山路陡峭、溪流滩险闻名于世，外地人非不得已，都不愿来。建国后，尤溪县人民在共产党领导下，以兴办交通为先导，努力开发山区资源。经过近四十年的努力，一个四通八达的交通网，已布在崇山峻岭之中，交通事业的蓬勃发展，促成了尤溪县成为全国的二十个重点林业县之一，成为全省的重点产粮区。这一历史性的进步，使熟悉尤溪县旧日景况的人，为之惊叹！为记载尤溪县交通发展的历史过程，留给后人借鉴，特编纂本志。

本志贯彻“详今略古”的原则，采取以类叙事、横排竖写的方法，记述交通史迹。对于热心为本志提供资料的交通系统老前辈和各方人士，在此谨表谢意。

尤溪县交通志编纂委员会

一九八八年六月

# 尤溪县交通志编纂委员会 及办事机构人员名单

主 任：李炳荣

副 主 任：胡明和 张长暉

委 员：曾昭烈 肖仁章 肖光涛

办公室主任：曾昭烈

办公室副主任：肖光涛

主 编：梁 津

副 主 编：周修田

## 凡 例

一、本志书上限不限，尽可能追溯历史渊源；下限为1987年。

二、本志书一般采用公元纪年法，叙述事件时，冠以当时年号，并在括符内注明公元年份。

三、本志书地名遵照《尤溪县地名录》称谓。1984年9月，公社改称乡，大队改称村，本志书采用当时名称。

四、本志书采用的部分术语，简释如下：

“铨”——钢筋混凝土专用字。

“汽——15”、“拖——60”为载荷量，分别释为：“载重15吨的汽车”和“带拖斗的汽车载重60吨”或“带平板车的汽车载重60吨”，余类推。

五、本志书需要对部分概念或事实释义者，均在紧接该文章节的背后加（注）。

六、“建国前”、“建国后”指中华人民共和国成立以前和以后。

# 目 录

## 序 言

尤溪县交通志编纂委员会及办事机构人员名单

## 凡 例

## 目 录

概 述	( 1 )
大事记	( 3 )
第一章 陆 路	(11)
第一节 驿道、县际古道	(11)
第二节 乡村道	(12)
第三节 辘 路 (附: 辘桥)	(13)
第四节 公 路	(14)
一、省 道	(14)
二、县 道	(16)
三、乡村道路	(18)
四、林业专用道路	(20)
五、养 护	(25)
第五节 森林铁路	(28)
第六节 桥 梁	(28)
一、木 桥	(28)
二、石拱桥	(31)
三、钢筋混凝土桥	(33)
四、钢索桥	(33)
第二章 水 路	(41)
第一节 航 道	(41)
一、尤 溪	(41)
二、文江溪	(47)
三、清 溪	(47)
四、青印溪	(47)
五、高洲溪	(47)
第二节 渡口 (附: 渡运)	(49)

第三节	码 头	.....	( 51 )
<b>第三章</b>	<b>陆 运</b>	.....	( 57 )
第一节	人力畜力运输	.....	( 57 )
第二节	汽车运输	.....	( 61 )
一、	汽车发展	.....	( 61 )
二、	汽车客运	.....	( 62 )
三、	汽车货运	.....	( 67 )
第三节	森林火车运输	.....	( 75 )
第四节	拖拉机运输 (含农用车运输)	.....	( 75 )
第五节	摩托车运输	.....	( 77 )
第六节	搬运装卸	.....	( 78 )
<b>第四章</b>	<b>水 运</b>	.....	( 82 )
第一节	木帆船运输	.....	( 82 )
第二节	机动船运输	.....	( 90 )
第三节	木竹流放	.....	( 92 )
<b>第五章</b>	<b>管 理</b>	.....	( 95 )
第一节	航政管理	.....	( 95 )
第二节	路政管理	.....	( 98 )
第三节	交通监理	.....	( 99 )
第四节	运输管理	.....	( 109 )
第五节	企业经营管理	.....	( 117 )
第六节	行政管理	.....	( 131 )
<b>第六章</b>	<b>职 工</b>	.....	( 135 )
第一节	工 种	.....	( 135 )
第二节	文化培训	.....	( 141 )
第三节	技术培训	.....	( 142 )
第四节	福利制度	.....	( 143 )
第五节	先进集体、先进个人	.....	( 144 )
<b>附 录</b>		.....	( 145 )

## 概 述

群山，深涧，巉岩，小径。挑担者在逶迤的山路中跋涉——这是本世纪四十年代以前尤溪县陆上交通的缩影。

云海衬托着群峰，蜿蜒的公路在峰峦中迴转，鱼贯的汽车在云海边的公路上飞驰——这又是本世纪八十年代尤溪县陆上交通的另一幅图画。

两个画面的对比是强烈的，它标志着尤溪县交通状况在近四十年间发生的显著变化。

尤溪县地处福建省中部，戴云山北麓，面积有3411平方公里。境内山峦重叠，林海无垠；悬岩绝壁，涧泻幽濛。溪流如树根样分布。主流流尤溪自西南发源，穿过中部，流向东北，注入闽江。从唐开元二十九年(公元741年)建县直到本世纪四十年代末，溪流就是主要交通线，扁担、土箕和小木船就是主要交通工具；一千多年来，一直如此。除尤溪与闽江有船只来往外，尤溪县同邻县的联系均因山路艰险而难于有效建立。全县处于半封闭状态。有的相邻两村虽有鸡犬声闻之近，却需徒步半日路程之远。由于语言缺乏交流，两村个别单词的发音已经两样。在这样的闭塞环境中，自然经济便成为社会经济的主要形式。即使境内蕴藏着丰富的森林资源(森林覆盖率达72%)，居民仍然过着难以温饱的生活。徒具物产之丰富，慨叹输出之惟艰。

1949年7月，尤溪县获得解放，才出现了改变闭塞环境的可能性。

当时，主流流尤溪虽是对外联系的交通要道，但暗礁密布，激湍滩险，每年都吞没几个船工和乘客的生命。1953年，尤溪县剿灭了土匪，社会实现安定之后，人民政府即抓紧整治尤溪航道。当年10月，在最险的蛋圈滩上炸石排险，拓宽了航道。1956年，邀请省航管局航道工程队来尤，测设并整治了西洋——尤溪口一段航道，排除了险情，全县最重要一段航道从此顺航。

交通事业的迅速起步是1958年。这一年，沙尤公路(沙县——尤溪)建成并于年底通车，结束了尤溪县没有一寸公路的历史。1958年——1960年的三年“大跃进”时期，全县贯彻“地、群、普”方针，掀起了构筑公路热潮。到了1961年2月止，全县已有2条县道，4条乡道建成。与此同时，航道整治也打开了新局面。尤溪航道最初的大规模整治，是在1958、1959两年完成的。但是，三年“大跃进”，既给尤溪县交通事业带来重大成绩，也给尤溪县人民留下深刻教训。公路建设中，只求速度，忽视质量，追求“三边”(边测设、边施工、边通车)。工程进度快是快了，但所建公路普遍是路面窄、纵坡大、弯道多。桥涵又大部份是木桥面。勉强通车，不久就因严重塌方、溜方需要重新改建，造成巨大浪费。航道整治，也因工程草率，需要加以补救。这些教训，通过1963年——1965年贯彻“调整、巩固、充实、提高”的八字方针，方认真吸取。

1966年，正当尤溪县人民盼望在安定的社会环境中继续大力发展交通事业之时，风云突变，发生了“文化大革命”。人民群众由于体会到通公路给山区经济带来好处，就自觉地排除极“左”路线的干扰，掀起第二次筑路热。多数乡村都主动筹集资金，寻找材料，贯彻自力更生精神构筑公路。10年“文革”，全县构筑公路具一定的规模。但因政局动荡，领导机构更迭频繁，组织内部有派性，造成指挥不灵。加上缺资金、缺材料等困难，使一些公路质量低、线型差、工期长。航道建设也因部门分割，缺乏统一规划，新建的拦河坝、水轮泵坝碍航、塞航，导致航运业逐渐萎缩。

1976年10月粉碎了“四人帮”，标志着“文化大革命”的结束，我国历史进入重大转折。1978年底党的十一届三中全会以后，全国进入了建设有中国特色的社会主义的新时期。尤溪县交通系统职工在改革、开放政策推动下，同尤溪人民群众一起，重振旗鼓，大力振兴交通事业。1979—1982年改善、提高了干线公路路况，乡村公路建设的速度也迈出了新步伐，公路平均年进度超过了10年“文革”时期，且质量有所提高。

1985年，一个通往大部分乡村的公路网已分布在崇山峻岭之中（全县255个村，仅12个村不通公路）。农民进城办事，早上跨出门坎，晚上即可回家。1987年，全县公路里程已达1763公里，平均每百平方公里有公路48公里。全县有汽车755辆，其中客车55辆，每日来往客班车136班次。去福州、三明、南平、沙县、大田、德化、闽清、莆田，均有专程班车，半天至一天均可到达。进入八十年代，用汽车年输出木材达十多万立方米，还运出笋干、土纸、机制纸、松香、化肥、罐头等土特产；又有大批煤、钢材、机器、日用百货通过公路运进。航运业通过体制改革和发展机动船，运输量比七十年代有成倍增长，航运工人生活显著改善。

交通建设的发展为乡镇企业大发展创造了条件。1987年，全县乡镇企业产值比1981年翻了三番，其中13个企业还是产品对外出口的外向型企业。

但在社会主义现代化建设新形势面前，本县现有的交通基础设施仍不能适应需要。公路网中的公路等级低、路面窄、弯道多；航道通航也不顺畅，这些都是制约全县经济发展的重要因素，有待后人继往开来，克服困难，创造出更光辉的业绩来。尤溪县的交通事业在不远的将来定会出现一个崭新的局面。

# 大事记

唐开元二十九年（公元741年）

建置尤溪县。

宋元丰六年（公元1083年）

剑州（今南平）至尤溪设驿道，计160华里。

清咸丰二年（公元1852年）

沙县至尤溪设驿道，计140华里。

民国元年（辛亥年，1911年）

农历5月，青印溪洪水冲毁城西玉带桥。

民国二年（癸丑年，1913年）

玉带桥重建竣工。

民国三年（甲寅年，1914年）

农历九月二十六日，水南桥因乞丐夜间失火被烧毁。

民国四年（乙卯年，1915年）

农历5月，青印溪发生洪水，城西利见桥、城南玉带桥均被冲走。

民国七年（戊午年，1918年）

在众人募捐基础上，水南桥重建竣工。

民国十二年（癸亥年，1923年）

利见桥重建竣工。

民国十三年（甲子年，1924年）

农历五月二十一日，县境内发生大洪水，七口桥（蟠龙桥）、利见桥、玉带桥、水南桥、蓬莱桥均被洪水冲走。

民国十四年（乙丑年，1925年）

春，民国军队新编师师长卢兴邦首倡重建水南桥。

冬，募捐得9000元大洋。

民国十五年（丙寅年，1926年）

春，重建水南桥动工。农历五月，该桥竣工。

民国二十三年（甲戌年，1934年）

农历一月，卢兴邦部下官员为抵御红军攻城，把利见桥烧毁。

民国三十一年（壬午年，1942年）

卢兴邦倡建利见桥，是年冬竣工。

民国三十二年（癸未年，1943年）

农历五月初一，水南桥、利见桥被大水冲走。

民国三十四年（乙酉年，1945年）

1月13日，福建省公路船舶管理局致尤溪县政府函，指定成立尤溪县驿运站和尤溪口驿运分站，并规定船舶军运的统一价格。

5月，成立“尤溪县公路筹建委员会”，由尤溪县参议会参议长洪钟元任主席，池国栋为监工，刘孔江为测量技术员，计划收路捐十亿元筑公路，但路未筑成。

民国三十五年（丙戌年，1946年）

夏，“尤溪县民船商业同业公会”成立，理事长肖上广。

5月，城关码头工人因民国县党部秘书张连升的刁难罢工达半年之久。

8月13日，船主邱有信的木帆船载客27人，从沈福门驶往尤溪口，在蛋圈濑触礁沉没，乘客中有18人淹死。

民国三十八年（己丑年，1949年）

7月5日，尤溪县和平解放。

8月，梅仙坂的船民，用木帆船架浮桥支援从南平来的解放军过溪，去解放永泰。

1951年

3月，梅仙船工组成尤溪县民船工会第一基层工会，西洋船工组成第二基层工会，坂面船工组成第三基层工会。

3月25日，以船工、码头工人、排排工人为主体的尤溪县总工会，总工会主席杜生德。“闽江上游木帆船联运社”在尤溪口设“联运站”。

5月4日，民船工会第三次代表大会召开，筹备进行第一批民主改革，同年12月，进行第二批民主改革。

1952年

8月25日，县贸易公司、合作总社、工商局代表同船工代表第一次商谈运价改革问题，并作出调整运价的决定。

1953年

9月，闽江航运管理处尤溪航运管理站成立。

1955年

6月—10月，全县木帆船分别加入所在地的初级农业合作社。

9月，尤溪航管站成立（隶属南平航管站管辖）。

1956年

2月，县交通局成立，各区分派交通助理员1人。

6月，“尤溪县双梅镇木帆船运输合作社”成立。

7月12日，“尤溪县搬运服务社”成立，社员25人。

8月1日，尤溪航道沈福门至尤溪口河段开始有交通船载客航行，此后交通船日下行开一班。

8月，省公路局第一工程队开始测设沙县——尤溪公路。

10月—12月，福建省航务工程处第二工程队整治西洋——尤溪口10公里航道。

#### 1957年

3月，水南浮桥竣工。

3月，省公路局第一工程队测设尤溪——永泰公路。7月，完成尤溪城关至中仙吉花段的测设。

#### 1958年

1月，成立“沙县——尤溪公路尤溪指挥部”。成立“尤溪县航道整治委员会”。

2月，尤溪航管站更名为尤溪县航管站，直属县交通局领导。

2月2日，“尤1号”小汽船载客40人，从尤溪口到沈福门试航成功。此后机动交通船隔日一班在沈福门到尤溪口来回航行。

3月，全县航道整治工程开始动工。

沙县——尤溪公路因严重塌方、溜方阻断行车三个月之久。

4月，县交通局制订出1958年—1963年交通发展规划。

7月，成立“尤溪县公路修建委员会”。

成立交通工具修配厂。

9月2日，刘坂渡渡船翻船，淹死8人。

12月1日，沙县——尤溪公路通车，客班车每日对开壹班。“尤溪县汽车运输站”同时成立。

#### 1959年

4月，成立梅仙造船厂。成立尤溪县航道队。

11月，吉木溪口——联合公路动工。

12月，5条公路先后动工兴建，分别是：

城关——尤溪口

城关——台溪

城关——溪尾

西洋——洋中

管前——新桥

#### 1960年

1月1日，城关——尤溪口公路通车。

1月，县搬运站成立。

2月7日，全省交通建设道路养护会议在尤溪县召开。梅仙交通运输管理站成立。

6月9日，尤溪县境内因连降大雨，洪水为灾，多座桥梁被冲毁，航道工程被破坏，航道淤积变形，枯水期不能通航。

6月，在“全党全民大办农业、大办粮食”的号召下，交通系统下放到农村的职工有141人。

7月，县交通局下辖的养路工区划归省公路局管辖。并成立福建省公路局尤溪工区。

“尤溪县木帆船运输大队”成立。

10月，县森工局在尤溪河尤墩渡口建立拦河坝。

11月，尤溪河尤墩渡口拦河坝建成，主航道从凉树湾改在尤墩渡口岸边，水流湍急，出现碍航现象。

#### 1961年

3月，城关——溪尾公路竣工，全程32公里。

#### 1962年

2月，交通局改为交通科。

5月，县交通工具修配厂撤销。

6月，尤溪县第一座石拱公路大桥——尤溪大桥竣工通车。

6月22日，尤溪河坂面溪河段小观音滩一载客22人木船触礁沉船，淹死7人。

8月1日，尤溪河航道费从5%减至4%。

8月，成立“尤溪县木帆船运输合作社”，与县航管站结为政社合一组织。

12月，坂面公社蓬莱桥重建竣工。

#### 1963年

1月，为改建城关——台溪公路，林业部门投资30万元，台溪公社自筹2.8万元，并开始施工。

7月，成立“尤溪县民间运输中心管理站”，交通科长兼站长，同交通局合署办公。

10月—12月，梅仙木帆船运输大队自筹资金3万余元，对尤溪下游航道进行疏浚。

12月29日，城关——台溪公路改建竣工。

#### 1964年

1月27日，坂面溪改正渡口，一载客渡船超载翻船，淹死23人。

7月16日，交通部、公安部、农业部、水电部，通报尤溪县半年内发生的沉船、翻船事故3起，死亡24人，损失松脂两万公斤的事故。

12月，管前——新桥公路由林业部门投资改建后通车。

#### 1965年

3月，交通科组织人员去南平、厦门等地学习技术革新，回来后在尤溪口码头安装了两台循环斗车，比人力搬运提高工效5倍。

10月，城关——尤口公路吉木溪口石拱桥建成，克服了因桥位过低，洪水漫桥、汽车交通中断的现象。

12月，“尤溪县交通局公路测量队”成立。

#### 1966年

3月7日，南平地区交通建设现场会议在尤溪县召开。

3月，县森工局在青印溪西门河段建一拦河坝，产生碍航现象。

3月19日，坂面溪瓢漈一载客木帆船触礁翻船，淹死7人。

6月18日，县搬运站成立马车队，有5部马车。

8月1日，城关——坂面公路通车（从团结起点，计24公里）。

9月1日，坂面溪古迹口至坂面航道上，古迹口副业队木船载客下行，在云奈滩发生翻船事故，淹死7人。

12月27日，“造反派”在县电影院举行批判大会。此后，全县党、政机构累受“造反派”冲击，陷入瘫痪、半瘫痪状态。

#### 1967年

3月3日，南平专区交通建设现场会在尤溪县召开。

4月，溪尾——中仙公路上场民工6000人因受“闹革命”批判“走资派”的冲击，停工13天，开山工独自撤离，然后民工全部散场。

6月，溪尾——中仙公路陆续复工。

9月，交通科被撤销。“尤溪县交通局公路测量队”因无人领导，被迫解散。

10月，溪尾——中仙公路通车。

#### 1968年

9月，尤溪县革命委员会成立，交通系统归县工交组领导。县民间运输中心管理站被撤销，县航管站合并到县搬运站。

12月15日，县搬运站副站长周家万同志被极左路线迫害致死（尤革1979年综字第85号文认定）。同期，县交通科教导员肖上贵同志被打致残。

12月，县工交组和邮电局合并，成立“尤溪县工交邮电服务站”。“尤溪县运输站革命委员会”成立。

县革委会动员职工上山下乡。

#### 1969年

1月—2月，县木帆船运输合作社被解散，该社外籍船工76人“下放”回原籍。梅仙航运大队有145名船工及其家属“下放”回农业大队。国家为安置这些人花安置费30万元。这些“下放”工人因不会农业劳动，此后反复要求归队。

#### 1970年

3月，重新成立县交通科。“尤溪县运输站革命委员会”因纯属并凑的机构，无效率，被撤销。

5月，成立07032公路工程指挥部（闽清——尤溪公路工程指挥部）。

7月，福建汽车八团五连从建阳迁来尤溪。

9月—12月，被“下放”到闽清船工有35人“落实政策”安排到县搬运站。这些工人不熟悉搬运业务，致使搬运站成本上升。

#### 1971年

7月，“尤溪县交通管理站”成立。

8月，县自来水厂在青印溪下游埕坑处建成水轮泵站大坝。从此，青印溪断航。

10月，尤溪——闽清公路通车。

## 1972年

- 6月，坂面——溪口公路（32.9公里）通车。
- 9月—11月，城关解放路3公里（城西门至东门三角场）改为油渣路。
- 10月，尤溪口搬运队在尤溪口码头闽江岸边陡坡上建立平地索道，比循环斗车工效提高一倍。

## 1973年

- 1月，汽车八团五连改名为永安运输分公司尤溪货车队。
- 4月，卜石洋——葛竹公路（25.4公里）通车。西奇公路通车。
- 10月，坂面公社下川大队在清溪河下游建成下川水轮泵，堵塞清溪航道。  
“尤溪县汽车队”成立。

## 1974年

- 5月，梅仙坪寨大队在尤溪河道半山河段建成半山水轮泵，该段航道在此产生碍航现象。
- 10月，坂面——大坪公路（24.6公里）通车。

## 1975年

- 10月，“下放”到闽清船工因“落实政策”陆续安排到县搬运站，总人数已达70人。

## 1976年

- 1月14日，县交通局完成第五个五年计划中的全县交通规划。
- 10月，溪尾——中仙——大坪公路（65.8公里）通车。
- 11月6日，“尤溪县汽车队”更名为“尤溪县汽车保修厂”。
- 12月，组成“城区公路改线工程指挥部”。

## 1977年

- 6月20日，西洋——洋中公路中的西洋大桥通车。

## 1978年

农历五月初五，端午节，青印溪水南一段河面龙舟竞渡，南门钢索桥因站着观看的人太多，钢索螺口松脱，全桥倾覆，落水百余人，溺死12人。

- 12月1日，尤溪口跨闽江吊桥动工。
- 12月，在半山水轮泵处建成一道过船闸，克服了船只航行的碍航现象。

## 1979年

- 5月4日，沈福大桥（上“尤溪大桥”）和3.5公里环城路正式验收通车。
- 5月，梅仙航运站黄元和、肖上书获国家交通部颁发的“安全优质奖章”各一枚。
- 10月1日，尤溪口火车站（在尤溪口隔闽江对面）竣工投入营运。  
“尤溪县汽车保修场”成立。

- 10月，坂面水轮泵公路两用桥建成，同时使坂面溪产生碍航现象。

## 1980年

- 3月，“尤溪县航运公司”成立。

9月22日，“尤溪县搬运站”改名“尤溪县搬运公司”。

10月，“尤溪县公交公司”成立。

11月，交通科改称交通局。

1981年

6月11日，暴雨，社队公路受到严重破坏，塌方、溜方计21万立方，冲坏桥涵37处。

吉木溪口——联合公路11公里处，溜方严重，阻塞公路0.5公里，造致3个月不能通车。

1982年

1月，原养路工区管辖的12个社队公路养护队划归交通局管辖。

5月1日，尤溪口闽江渡口，12匹马力渡船改为24匹马力渡船，克服了渡客拥挤现象。

6月，“尤溪县汽车保修场”改名“尤溪县汽车运输公司”。

10月1日，三明地区社队公路工作会议在尤溪县召开，学习中仙养路队养护公路的经验。

11月30日，13——50587号大客车载客65人在闽——沙公路上向西方向行驶。车至溪尾埔宁85Km+5432m处，两位乘客违章携带的发令纸在车上燃烧爆炸，当场有26位乘客被烧伤，其中重伤1人。

1983年

3月—11月，城关建设街、伏虎巷至六角井巷1公里的石板路改为水泥路。

11月29日，各公社成立交通运输中心管理站代办站。

12月，交通局改组为县经济委员会交通股。

1984年

3月，交通局办公地点由原解放路163号原航管站楼迁至环城路3号新建的办公楼。

6月—12月，城关建设街伏虎巷至西门木制厂0.5公里石板路，六角井巷至沈福门0.5公里石板路，全改为水泥路。

12月，十字峡——德化1.5公里公路通车。从此，尤溪——德化有直达班车。

11月，七里村手扶拖拉机人货混装，从七里驶往梅仙途中翻车，乘车人死5人，重伤5人。

1985年

5月，梅仙谢坑大桥通车。

10月，尤溪县劳动服务公司汽车运输队成立，有解放牌货车4部，24吨位。

12月，尤溪口跨闽江的多跨连续柔式吊桥竣工。

1986年

3月，“尤溪口公路改建指挥部”成立，指挥：林尤生，副指挥：吴端芳。

6月，洋中乡成立个体汽车运输户联营车队，拥有货车8辆，40吨位。

10月—12月，县航道队治理西滨至尤溪口航道，计炸礁石3400多立方米，筑坝10条，共700米。

12月12日，高士——文江公路通车，尤溪去大田不要绕道管前、奇韬，路程缩短12公里。

12月20日，七五路22号原交通局办公楼改建完工。

#### 1987年

1月22日，交通局从环城路3号搬迁至七五路22号新改建的四层办公楼办公。

3月16日，三明市公路管理工作会议在尤溪县召开。

7月7日至9日，三明市交通志工作会议在尤溪县召开。

8月，尤溪县港航监督站成立。

9月10日，10号强台风袭击本县，公路、桥梁、道班房遭水毁严重，计损失23多万元。

12月9日，尤溪县交通工程管理站成立。

12月27日，尤溪城关至大排公路改建完工，路基宽8米至9米，路面宽7.5米，最大纵坡4.5%，最小弯道半径30米。

# 第一章 陆 路

尤溪县境内重峦叠嶂，在1958年出现公路以前，陆路交通仅有山路和田间小路，比较宽的山路是驿道，其次是乡道，以驿道、乡道为干线连接村道，就构成尤溪县境内的山路之网。

五十年代末以后，陆路交通起了大变化：公路网逐渐形成。随着公路的发展，板车路、拖拉机路也扩展和普及。原有的供人行的山路就逐渐被板车路、拖拉机路所代替而荒废了。尤溪县人民自此进入一个以车代步的新的历史时期。

## 第一节 驿 道(注)县际古道

据《福建邮驿志》记载，宋元丰六年（1083年），尤溪县属南剑州（今南平市）辖。南剑州有一条驿道通向尤溪县。从南剑州的城西铺起，向南行80华里，至南平、尤溪交界处罗源铺，再经尤溪县境内的九鸟源铺、大盖铺、丹溪铺、马坪铺、白莲铺，到达尤溪县的县前铺，共180华里。清咸丰二年（1852年），新开辟沙县至尤溪驿道。从沙县县前铺起，经大基铺、罗岩铺，到达尤溪县境内的岭头铺、涪头铺、秀溪铺，到达尤溪县的县前铺，共140华里。

驿道为石砌山路，宽0.75米至1.2米。

民国时期，县设邮政所。驿道就被改为县际大道（也是山路）。沙县——尤溪驿道改为县道后缩短了10华里。

尤溪——南平县道，全长160华里。

起点：尤溪县城东门，经过的要地有：

三龟山、通演、马蹄岭、南洋、源湖、玉石（过玉麟桥）、惠州、塔兜街（十二都）、小岭（县界）、虎鼻山、上下岭、洋头、东坑、横排头，到达终点——南平城关。

卢兴邦在任“闽北各属绥靖委员”期间中的三年（民国十七年至民国二十年），曾组织修建尤溪至南平的县道。

尤溪——沙县县道，全长130华里。

起点：尤溪县城西门，经过的要地是：

七口、玉田口、涪头、山连、大小岭、溪口尾、溪口、际头、谢坊、黄墩、半山（过县界）、罗岩岭、七都（南阳）、水北、镇头、浪口，到达终点——沙县城关。

尤溪至闽清的县际古道是由两县相邻的乡间山路连接起来的，有210华里。

起点：尤溪县城南门，经过的要地是：

水东渡口、八都拱桥头、下村、草洋峡、枣坑、纲纪、溪尾、长华、下洋尾、二十