

沙县交通志



福建省沙县交通局 编

《沙县交通志》编纂领导小组人员名单

林发魁 吕化强 陈金城 叶煌生

林依禄 贺应能 吕贵德 胡绍尧

组 长:林发魁

副 组 长:吕化强

办公室主任:陈金城(兼)

主 编:叶煌生(兼)



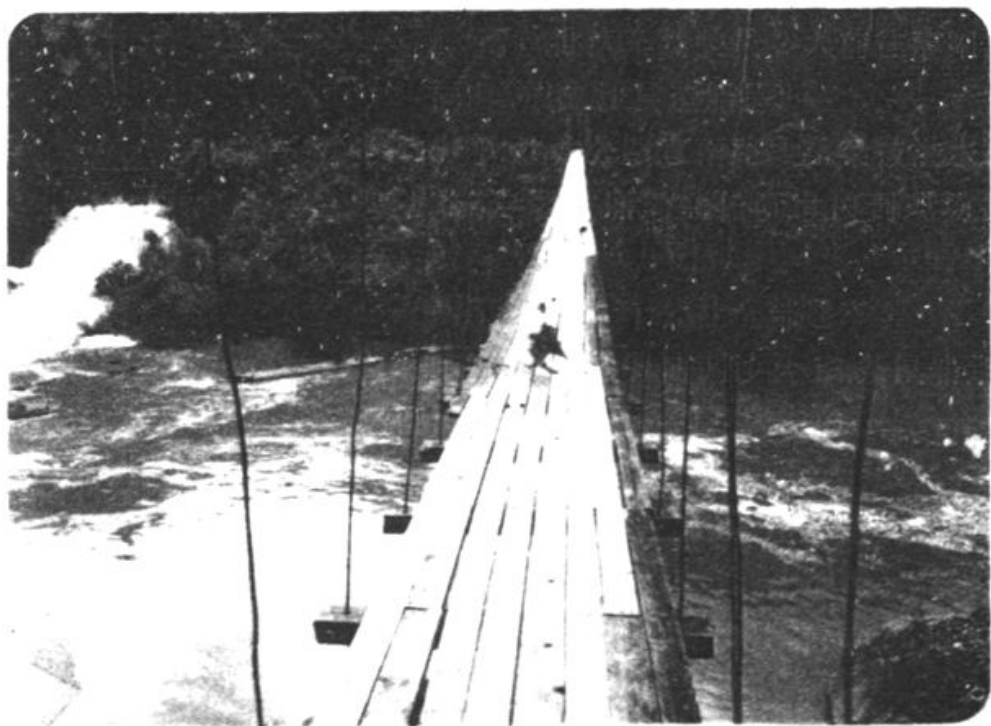
沙县 镇桥石桥



沙县进谷古桥



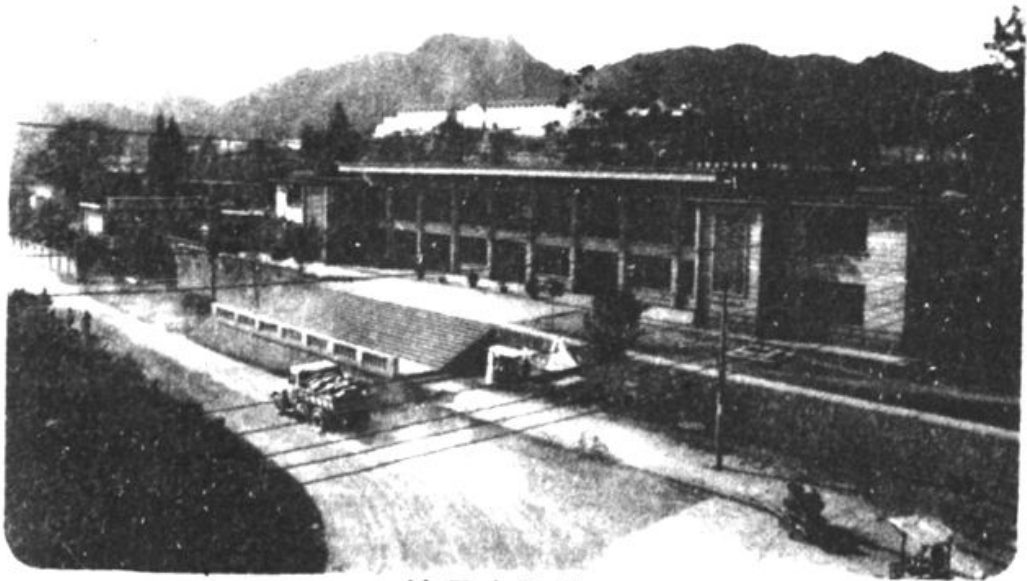
沙县城关大桥



沙县吊桥



沙县公路段



沙县火车站



沙县汽车站



沙县搬运公司



205 国道沙县路段



沙县五里溪古道



沙县盘山公路



沙县高砂乡朝阳公路隧道



征费人员路检路查



火车在沙县境内奔驰



20吨机动船在沙溪航行中

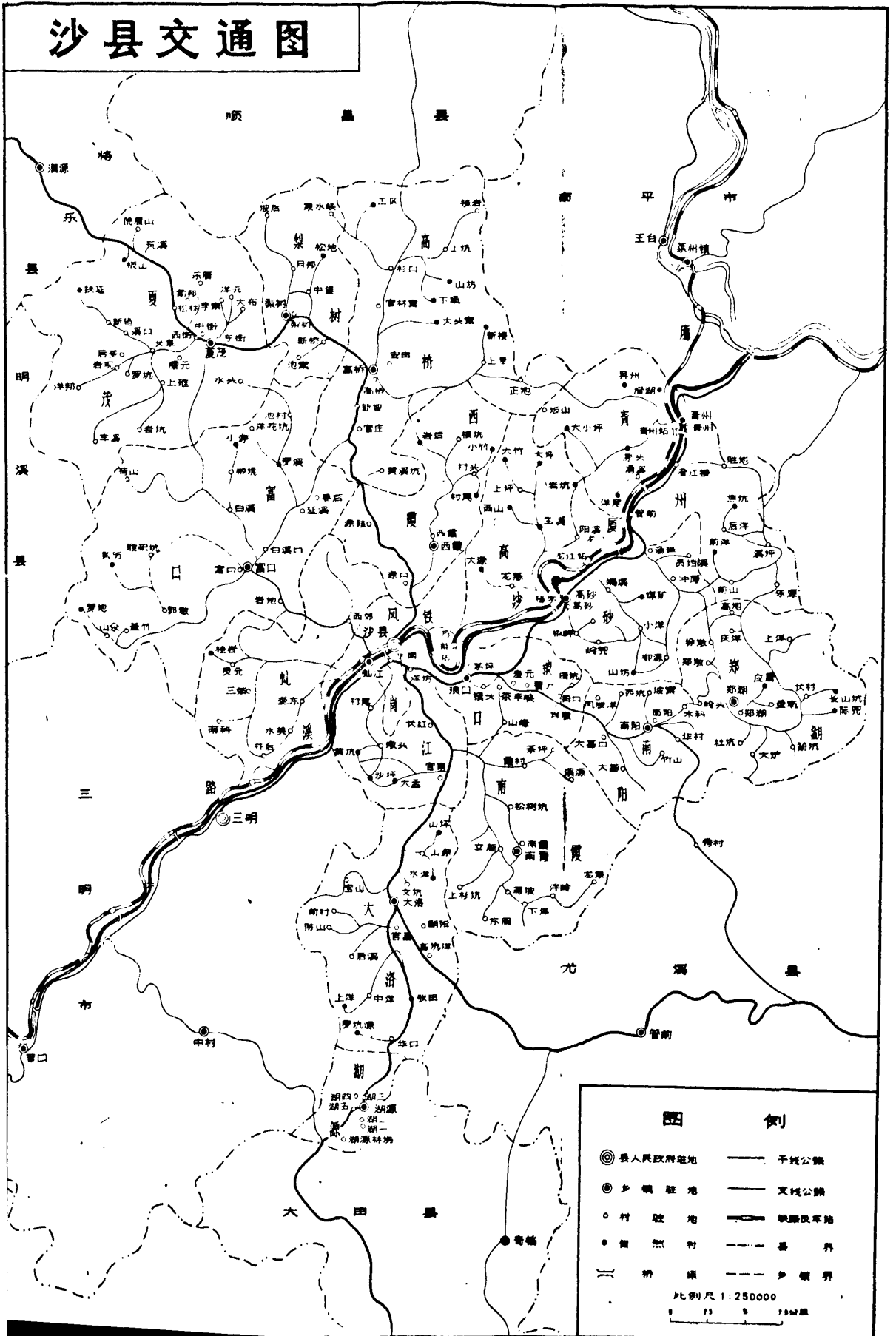


沙县航运码头



沙县沙溪十里平川

沙县交通图



凡 例

一、本志书上溯不限，下限断至 1987 年。

二、根据“详今略古，详近略远”的原则，本志书重点记载近代以来，特别是中华人民共和国成立以来交通运输事业的发展变化。

三、本志书一般采用公元纪年法。叙述历史冠以历史年号，在括号内注明公元年份。志书中的“解放前”、“解放后”分别指中华人民共和国成立前及成立后。

四、本志书中涉及的地名一般以县人民政府颁布的地名为准，涉及历史问题时均按当时名称，必要时在括号内注明今地名。

五、本志书采用部份交通术语，简释如下：

1. 汽—15、挂—80 系公路桥涵设计的荷载标准。
2. 根据交通部规定，大、中型公路桥梁指单孔跨径 20 米和 20 米以上，多孔跨径总长 30 米以上的桥梁。
3. 铽：钢筋混凝土简化专用字。

序 言

沙县自古以来便是闽中重镇,但由于地理条件和历史条件的限制,历代仅靠一条布满礁石的沙溪航道和几条崎岖小路同外界建立联系。民国时期虽然有了一条坎坷不平的过境窄公路,但仍不能改变山区交通闭塞的状况。

1949年6月沙县解放后,在中国共产党的领导下,全县人民努力奋斗,经历了艰难曲折的道路,逐步改变了沙县交通事业的落后面貌。37年来,现代交通工具取替了落后、原始的扁担和杠棒,铁路、公路、水路形成的交通网络沟通了县内、县外的联系。交通事业的发展,促进了沙县经济的腾飞,方便了人民生活,在沙县社会发展中发挥了先行官的作用。

《沙县交通志》用翔实可靠的资料记载了沙县交通事业发展变化过程,记载了这个过程中的经验、教训。它运用唯物主义史观,热情讴歌劳动人民的辛勤劳动,做到思想性、科学性、资料性相统一,为建设“四个现代化”提供历史借鉴和现实依据。希望这部志书在进一步发展沙县交通事业、提高交通队伍的素质等方面,能发挥应有的作用。

回首过去,信心百倍。放眼未来,任重道远。为了适应“四化”建设的需要,为沙县经济的发展插上雄健的翅膀,还有许多工作等着我们去做。愿交通战线的广大干部、职工在党中央的领导下,努力以经济建设为中心,坚持四项基本原则,坚持改革开放,发扬艰苦创业的优良传统,为沙县交通事业的现代化作出更大贡献。

沙县副县长 许长庚

一九八八年八月二十日

目 录

概述.....	1
大事记.....	4
第一章 陆路.....	18
第一节 古道.....	18
第二节 乡村大道.....	18
第三节 城区街道.....	20
第四节 公路.....	21
附:沙县公路示意图	
一、国道.....	23
二、省道.....	25
三、县道.....	27
四、乡村公路.....	29
五、公路隧道.....	30
六、林业公路.....	30
附:公路养护里程一览表.....	33
第五节 铁路.....	41
第六节 桥梁.....	41
一、公路桥.....	42
附:公路大、中型桥梁一览表.....	45
二、铁路桥.....	46
三、其它桥梁.....	46
第二章 水路.....	49
第一节 航道.....	49
一、沙溪.....	49

附：沙溪河(城关—沙溪口)航道险滩分布图

二、东溪	51
第二节 码头	53
第三节 渡口	54
第三章 陆运	57
第一节 人力运输	57
一、挑运	57
二、抬轿	57
三、拖辇	58
四、脚踏车	58
五、拉板车	59
第二节 畜力运输	59
第三节 汽车运输	60
一、货运	61
二、客运	64
附：1972—1985年汽车数量统计表	68
1985年—1987年汽车运输统计表	69
第四节 火车运输	70
第五节 其它机动车的运输	71
一、拖拉机	71
二、摩托车	73
三、农用运输车	73
附：1987年机动车辆分布表	74
第六节 搬运装卸	74
第四章 水运	77
第一节 竹木流送	77
第二节 船运	78
一、非机动船	79
二、机动船	81

附:历年水上运输统计表·····	82
第五章 交通管理·····	85
第一节 运输市场管理·····	85
第二节 运价管理·····	88
第三节 路政管理·····	98
第四节 航政管理·····	101
第五节 交通监理·····	103
附:公路交通事故统计·····	105
第六章 车船修造·····	116
第一节 维修·····	116
第二节 制造·····	118
附:造船厂生产情况表·····	119
第七章 机构设置·····	121
第一节 行政管理机构·····	121
附:交通局机构变化及历任负责人一览表·····	122
第二节 交通企业·····	125
附:交通系统基层单位负责人一览表·····	129
第八章 职工队伍·····	135
第一节 结构·····	135
第二节 生活福利·····	136
第三节 群团组织·····	139
第四节 英模谱·····	141
编后·····	143

概 述

沙县地处闽西北中部,东经 $117^{\circ}32'$ — $118^{\circ}6'$,北纬 $26^{\circ}6'$ — $26^{\circ}40'$ 。县境北邻南平;东毗尤溪、大田;南接三明;北连将乐、顺昌。面积 1815.09 平方公里。1989 年辖三镇十二乡,总人口 217144 人。汉族占绝大多数。

沙县属亚热带季风气候,雨量充沛,气候温和,境内山峦起伏、溪谷纵横,森林覆盖率达 65%,水利资源、森林资源十分丰富,是福建商品粮基地县之一。

沙县建县于南朝刘宋元嘉中(公元 424 年~453 年),已有 1500 多年历史。早在宋代,沙县就是闽县(今福州)经剑浦(今南平)、宁化入江西的咽喉要道。明代,陆上驿道、乡间大道交通进一步发展,在通往邻县的东、西、南三个方向建有公馆,每间隔十里至二十里设有铺驿。清朝开辟了由广东入闽经连城、永安顺沙溪下延平经闽江抵福州的通道,水上运输逐步发展为对外贸易的重要渠道。

民国期间,4~8 吨的木帆船可沿沙溪河上抵莘口、永安,下达南平、福州,丰水期汽船和 30 吨位的木帆船也可由福州通到沙县。1935 年第一条长 53 公里的延永过境公路建成,开办了汽车运输业务,成为现代交通事业的开端。但此后时局动荡,战乱不断,航道失修,公路失养,行船行车均十分危险。直至解放前夕,交通运输事业几乎完全处于肩挑背负的状况。

新中国成立后,全县人民在党和人民政府领导下,艰苦奋斗,努力改变交通落后的面貌。继 1953 年全面整修改造延、沙、永公路后,1956 年鹰厦铁路贯穿县境,并有计划地开始整治沙溪和东溪航道,1957 年在“全党全民大办交通”和“依靠地方、依