

009977

鄒武市交通誌

邵武市交通志

邵武市交通史志编纂委员会

一九九一年七月

前 言

盛世修志，是我国的优良传统，历代留存方志、浩如烟海，在社会发展的进程中，发挥着“存史、资政、教化”的重大作用。

邵武的府志、县志，不下十余种，门类繁多，内容庞杂，凡举自然、社会、人文资料，无所不载，唯独未志交通，我们仅能从其“形势”、“津梁”、“兵防”、“驿传”等章节的字里行间，去窥探古代交通的蛛丝马迹，以求得一鳞半爪。

现代交通，已成为国民经济的命脉。交通的通塞，与经济的荣枯、军事的利钝、文化的兴替以及人民生活的富裕与贫困，息息相关，填补交通志这一空白，是一项上慰先人、下启后裔的历史任务。编纂《邵武交通志》。其目的就在于记述邵武交通今昔状况、发展规律以及与国计民生的关系，为社会主义精神和物质文明建设，提供历史的借鉴与现实的依据。

《邵武交通志》编纂工作，于1984年10月开始，六年来，我们以勤补拙，广集博采，披沙拣金，进行资料搜集、整理、鉴别、汇编，然后秉笔直书。力图突出时代、地方、行业特点，保持思想性、科学性、资料性一致，使成为本市第一部交通小百科全书。现几经增删，终于定稿付印，这是群策群力、众手成志的结果，在此谨向玉成其事的同志致谢。水平有限，力不从心，粗疏误漏之处，尚祈批评指出，以便匡正。

鉴往知来，让我们在前人开拓的道路上，胜利前进！

编 者

1990年11月

凡 例

一、《邵武市交通志》以马克思列宁主义、毛泽东思想为指导，用历史唯物主义、辩证唯物主义观点，记述邵武市水陆交通运输在各个历史时期演变发展的史实。

二、本书内容由记、述、志、图、表、照、录诸形式表达，以概述、大事记冠其首。附录殿其后。图、表、照插附其中。概述提炼精华，总揽全局；大事记以时为序，兼顾本末；附录补充正文，并存史料。

三、本志书采取横排门类，纵叙史实，以事类编的体例，用篇、章、节、目、四款档次。计5篇16章53节。

四、本志书以详今略古，立足当代为原则，上限不限，酌情追溯，下限断于1989年年底。

五、本志书采用语体文、记述体，文字力求质朴、流畅，对历史的功过得失，寓观点于叙述之中，不作直接评论。

六、本志书的历史纪年，中华人民共和国成立前均按历史沿用年号，括弧内注明公元；中华人民共和国成立后以公元纪年。历代年号用汉字书写，公元年份及其数字均用阿拉伯字表示。

七、本志书本着“生不立传”的原则。不为在世人立传，仅将交通系统历届评选出地、省级以上的劳模、先进生产（工作）者，列入“英模录”。

八、本志书属撰著体。一般资料不注明出处。直接引用史料，采用文中注。一些难解的专业技术性词语，采用页末注。

九、本志书本着“存史、资治、教化”的目的，在正文中不便记述而又确有收录价值的艺文、典章、规约等列入辑录。

概 述

邵武地处福建省西北部、闽江支流——富屯溪中上游，位于北纬26度55分~27度35分、东经117度02分~117度52分之间。东北邻建阳，东南连顺昌，南接将乐、泰宁，西毗江西黎川，西北界光泽。境内东西宽115公里，南北长120公里，总面积2836.73平方公里。地势从西南和东北向富屯溪谷地倾斜。西北部为武夷山的主脉——杉岭所盘踞，千米以上山峰达100多座，山脊成北、北东走向，绵亘于光泽交界处，延伸到泰宁、建宁。东南部多为中低山地，向西南伸入将乐，是全市地势最高的部分，撒网山海拔1523.9米。东北为武夷山脉东南走向的最大支脉。中部富屯溪河谷及其支谷，为峡谷、盆地相间的丘陵地带，嵌有宽阔或狭长的盆谷地。“千山表里重围过，一水中间自在流”，是邵武地势的概括写照。

四千多年前，邵武先民在富屯溪畔繁衍生息，人行小路已经出现，天然水道也渐被开发利用。从先秦到明清，随着历次军事征伐、政治演变、文化交流、民族同化、人民迁徙、生产发展、贸易往来等重大运动的步伐，社会向前推进，邵武设置县、军、路、府，成为军事要塞、文化名城和商旅辐辏的重镇，道路交通也逐渐形成了人行小路、驮运路和车马大道交替发展、水陆综合运行的格局。曾设3驿24铺，从城关樵川驿东经8铺1驿接顺昌官屯铺，南经5铺接泰宁游源铺，东北经5铺1驿接建阳江源铺，西经6铺接光泽通津铺。桥梁是道路的重要设施，也经历了踏步桥、梁式桥、拱式桥几个发展阶段，从宋到清，有文字记载的桥梁计134座，其中宋桥20座，元桥18座，明桥64座，清桥8座，这些古桥几经历史风雨，现存者仅十之二三。

由于受自然地貌的限制，路的发展十分缓慢，从未完成连贯

畅通的车马大道。交通工具、运输形式也非常落后，官僚贵族，可乘船坐轿，或骑马代步；平民百姓，只凭徒步跋涉。货物运输，沿河地带可利用船筏，山区除部分地段使用骡马驮运或羊角车载运外，基本上靠手提、背负、肩挑，这种长期的闭塞状况，严重地影响了地方经济发展和人民生活水平的提高。

民国17年（1928）、23年（1934），先后创修建邵光（建阳经邵武到光泽）公路、邵泰建（邵武经泰宁到建宁）公路，分别于民国24年（1935）、35年（1946）草草竣工。由于应急赶修，质量差次，晴通雨阻，临解放前夕，又几经破坏，路况更加凋敝，不堪行车，所以仍靠富屯溪舟楫之利，以应付最基本的运输任务。

1949年10月，新中国成立时，全县26345户，105321人，仅有公路87.88公里，平均每百平方公里为3.1公里，每万人为8.34公里。

人民政府十分重视交通，特别注意公路运输的恢复。先后于1952年11月9日、1955年11月4日，对邵光、邵泰公路进行改弯、降坡、固基、铺面、翻修桥涵，分别于1952年11月26日、1956年4月1日竣工。邵光、邵泰两线晴雨日夜车行无阻，为商旅往来、物资交流，开发山区经济，促进社会主义改造，提高人民生活水平，创造了有利的条件。

1957年到1965年，新建公路155.105公里，主要有城关至沿山（17.2公里），故县至桐木关（市境22.2公里）公路。1955年至1960年间，在“大跃进”形势下，百分之六十线路是以原乡村大道为基础，“土洋”结合自行设计，多数不合标准，施工更经常违反操作规程，导致先天不足，留下严重的后遗症，后经历次返工才得到改善。

1966年至1978年，新建公路503.46公里。主要有和平至东西丘（31.2公里），和平至桂林（22.1公里），“文化大革命”期间，交通系统机构瘫痪，纪律松懈，生产秩序混乱，大批干部和技术人员遭受冲击，交通事业受到严重摧残。但广大职工本着爱

国热情，对江青反革命集团的倒行逆施进行多方面抵制，并联合下放干部和技术人员，克服阻力，坚持工作，公路建设在困难中持续前进。

1979年至1989年，特别是中国共产党的十一届三中全会以来，邵武已改县为市，交通事业面临着一个欣欣向荣的好形势。公路新建与改建并举，新建成311.24公里，对吴家塘~拿口线，南板桥~张厝线、茅岗~大埠上线、和平~坪上线90.78公里，进行整修改造；提高技术标准，基本形成公路网。

截至1989年底。邵武市4个街道办事处、2个镇、13个乡、136个村、34个居委会，皆可通车。全市66468户，280999人，有公路107条，总长1057.404公里（不包括乡村便道、拖拉机路72条275.165公里，城厢公路12条9.99公里）。公路密度由1949年平均每百平方公里3.1公里，增加到37.02公里，增长11.9倍；每万人8.34公里，增加到37.63公里，增长4.51倍。

随着科学技术的发展，公路桥梁在桥型结构、建筑材料、施工工艺等方面，都有所提高，有所创新，全市计有大桥7座，中桥27座，小桥109座，共143座，总长4715.05延米。民国时期邵光线上几座临时性的木桥梁，早已毁坏重建，所以百分之百的永久性、半永久性公路桥梁都为建国后新建。

公路网初步形成，但质量偏差，即使是干线个别地段也不例外，今后，无论是普及还是提高，都有大量的工作要做。

邵武陆路交通，由人力运输、畜力运输，过渡到机械运输，经历了一个漫长的时期。

民国20年（1931年）邵光公路工程处主任陈荣标侵吞路款，筑路不成，从福州买辆汽车船载回邵，组装后，在东关街招摇过市，这便是邵武第一辆汽车。民国后期，公路局邵武车站有客车二辆、货车三辆，因路况不佳，时开时停，交通仍嫌蹇滞。

新中国成立后，邵武汽车运输得到恢复与发展，特别是1978年以后，在改革、开放、搞活的方针指引下，工农业生产突飞猛进，社会商品流通量大幅度增长，交通运输业出现了多层次、多

渠道、多种经济成分并存的相互竞争发展的兴旺局面。截至1989年底，全市拥有各种汽车1591辆，比1949年增长了318.2倍，其中，大型客车128辆，大型货车1060辆，小型客车223辆，小型货车148辆，特种汽车32辆。此外，还有参加运输的摩托车和其它机动车1247辆，参加运输的拖拉1851辆。民国时期营运路线仅邵光线过境段界首至和顺45.7公里，1989年通客车的线路市境内758公里。跨市2819公里，跨省355公里，共计3932公里，增长86.04倍。1989年全市公路客运量412.86万人，比1953年增长114.6倍；周转量9724.7万人公里，比1953年，增长42.2倍。货运量18.92万吨，比1966年增长1.17倍，周转量2341.85万吨公里，比1966年增长2.78倍。

铁路是国民经济运输大动脉。邵武人民缅怀火车，由来已久，自民国36年（1947），闽赣铁路测量队过城东下沿途测量，更是望断春山，以未睹铁龙雄姿为憾。直到1956年8月，鹰厦铁路铺轨到达邵武，才得偿夙愿。1959年市境内只有和顺、邵武、晒口、吴家塘、拿口、卫闽6个火车站办理客运，平均每天发送旅客679人次，1989年，漠口、药村、官墩、陈坊等火车站，已相继建成，每天有9对客运列车过境，年旅客发送量达1130328人次，是1959年247960人次的4.56倍。货运量增长速度很快，1959年为46.3万吨，1970年为112.9万吨，增长143.84%，1980年为170万吨，增长267.17%，1989年为195.8万吨，增长322.89%，平均每年递增率4.98%。

鹰厦铁路通车后，邵武基本上改变了自古以来交通闭塞的面貌，成为闽西北交通枢纽，百货、纺织、食杂、医药、石油、农资等二级批发站纷纷成立，东北的浦城、崇安、建阳，西南的泰宁、建宁以及江西黎川等邻近县城物资，多由此集散，在经济上、军事上的地位更显重要，旅客、货物吞吐量日增，交通运输仍有难于周转的现象，要做到货畅其流，人便于行，还有待改进。

邵武水路运输，历史悠久，由于陆路交通闭塞，富屯溪航道

任重致远，长期担负着主要的运输使命。明成祖永乐三年(1405)邵武航民水兵即随郑和大军下西洋，明宏治年间，日有二百九十余艘大小船只航行于富屯溪中。清初航运极盛，日有一千八百余艘船只往返于光、邵、顺、榕之间。建国时，在籍船只195艘，97吨位，物资集散仍很繁忙。1949年货运量3.49万吨，周转量92.2万吨公里，五十年代以后，由于水运运输慢，安全系数低，加上交通建设比重失调，而日渐萧条，特别是七十年代以来，富屯溪上电站纷纷建立，拦河坝层层封锁，航道被腰斩数断。1985年货运量0.89万吨，只占1949年的25%，周转量8.9万吨公里，只占1949年的9.4%，邵武水运气息奄奄未能弥补铁运、汽运之不足，铁、公、水运输鼎足之势未成，殊堪叹惋，幸在开发富屯溪组织已经成立，会议已经召开，规划已经制订，新船舶的桅杆已经在望，邵武水运即将柳暗花明，重放异彩！

交通是国民经济发展的基础，是社会文明进步的标志。邵武的交通事业，是生活、战斗在富屯河流域勤劳勇敢的人们，世世代代同大自然进行英勇斗争的丰硕成果。追昔抚今，形势喜人，也很逼人，在党和政府的正确领导下，邵武人民正在奋发图强，锐意改革，大胆创新，以更加优异的成绩，谱写交通运输的新篇章。

大事记

周显王三十四年（前334）

越国为楚所灭，越王族无诸流亡入闽，创建闽越国。相继在邵武筑越王台，辟养马洲，建乌坂城，生聚教训，整军经武。邵武与福州之间已有水上交通。

秦始皇二十八年（前219）

秦侵闽越，兵分五路，一军沿江西余干之水，从贵溪越云际关，经光泽，抵邵武，然后南下东冶（福州）。这是福建与外省最早的陆上交通线之一。

吴景帝永安三年（260）

建昭武镇，不久升昭武县，县署在乌坂城（今故县附近），属建安郡（今建瓯县）。邵武与邻县、邻省之间的人行小道，渐渐形成连贯性的驮运道和区域性的车马大道。

隋恭帝义宁二年（618）

四月，欧阳祐为温陵（今泉州）太守，任满还乡，取道福州，舟抵大乾，闻隋朝灭亡，迟留溪山数日，举家赴水死难。此为邵武航运最早的历史记载。

唐宪宗元和二年（807）

十二月，全省干旱，富屯溪水位低落，邵武船舶停航。

宋太宗雍熙元年（984）

建樵川水马驿。在军署东，后迁冶铁街。

宋仁宗天圣四年（1026）

六月大水，冲毁桥梁数十座，房舍近八千间，溺死一百五十余人。

宋徽宗崇宁三年（1104）

修筑猿岭（邵泰分水岭）大路，东起白土（邵武琢石村），西至护民寺前（泰宁永兴村），长十华里。

宋高宗建炎二年（1128）

以职方郎邵武谢如意为福建转运判官。

宋高宗绍兴十八年（1148）

县人黄子成在南濠水建登云桥，即旧吊桥。

宋孝宗淳熙八年（1181）

诏令福州每年拨盐接济邵武军，并从邵武采购军粮供应福州。富屯溪水运繁忙。

宋宁宗庆元元年（1195）

大旱，水井干涸，溪流断航。

宋宁宗开禧三年（1207）

郡守芮立言倡建城西大桥，至1213年（宋嘉定六年）落成，因名嘉定。后屡建屡毁，曾易端平、环碧、大德、至正、樵溪、济川、万年等名称。

宋理宗淳祐十二年（1252）

七月溪流暴涨，水漫城郊，房屋漂没无数，桥梁尽毁，居民溺死者上万人。

宋度宗咸淳六年（1270）

漕使黄万石、尚书冯梦得，知军廖邦杰重建鹿口溪行春桥，石墩木梁，上架廊屋，因改名三公桥。

元顺帝元统二年（1334）

改铜青木桥为石墩木梁桥，后屡建屡毁。

元顺帝至元七年（1347）

总管郑晟在石岐东架设浮桥。

元顺帝至正十年（1350）

乡人叶荣在漠口溪上建镇西桥，又名金刚桥。

明太祖洪武三年（1370）

建立拿口水马驿。

明太祖洪武二十三年（1390）

乡人朱妙休在高坊置舟创义渡。

明成祖永乐元年（1403）

同知候澄于南门白渚溪上建通泰桥，又名白渚桥、白水桥。

明成祖永乐七年（1409）

邵武卫派遣官兵，船民随郑和下西洋。

明宣宗宣德五年（1430）

乡人段文让造舟置田，创黄溪渡（王溪渡）、吴屯渡（拿口渡）。

明宪宗成化十年（1474）

知府刘元迁勋溪，永崇二渡于中坊，和顺之间的大乾铺，名中和渡。

明宪宗成化二十一年（1485）

夏、久雨，山洪暴涨，民房多坏，桥梁尽毁，人畜溺死无数。

明世宗嘉靖十八年（1539）

太守王鈇移城东浮桥于行春门外。

明神宗万历十九年（1591）

知府李之用等创建长春桥。

明神宗万历三十七年（1609）

五月初八日，大水冲毁东坝、饶坝和登云桥。

二十四日，平地水深三丈，崩没田园道路，冲毁长春、万年两大桥。溺死者无数。

清世祖顺治十七年（1660）

裁撤樵川水马驿。

清高宗乾隆七年（1742）

裁撤拿口水马驿。

清高宗乾隆十四年（1749）

夏，大雨，洪水横溢，坐在城头可濯足溪流，城东城西两座石桥被冲决，乡间桥梁也水毁殆尽。

清仁宗嘉庆二年（1797）

县人李元悫在东桥（长春桥）头，捐资倡造渡船。

清宣宗道光十五年（1806）

县令曹衍达在黄岭隘道，筑黄土关，加强防御太平军。

清文宗咸丰八年（1858）

太平军翼王石达开部，从黎川越杉关，经邵武，趋建阳；另一部从黄土关，经古谭（古山）进入县城，在邵武设立兵站，中转军需。

清德宗光绪二十四年（1898）

8月，李云程等组成“邵武义记煤矿有限公司”，土法开采焦坑煤矿，年产量一千多吨，以竹筏运销城关。

民国11年（1922）

6月21日，大水，城塌二处，平地水深三丈，冲毁房舍、田亩、桥梁无数，人溺死者亦无数。

8月，粤军许崇智部七万人由江西经建宁到邵武，邵武成立兵站输送局，负责招募民夫，运送军需。

民国12年（1923）

美国基督教传教士在南门白渚桥，创办农林试验场，曾骑自行车上街，这是邵武第一辆自行车。

民国16年（1927）

6月，修建拿口到谢坊乡道，长20公里，宽2米。

民国15、16年间（1926—1927）

和平一带盛产“工夫”茶（红茶），计六千余箱，三十余万斤，由福州、广州两帮茶商采购，从水路出口，远销英、俄等国。

民国17年（1928）

1月，由驻军陈荣标组成建（建阳）邵（邵武）光（光泽）公路工程处，并成立邵光公路路款委员会，由邵光两县党政人员和绅士为委员，开征公路捐，摊派筑路公债。

3月，邵武至光泽公路动工修筑，历时半年，开支七、八万银元，仅完成从水北街到漠口九公里路基，即告停工，舆论哗然。

9月，陈荣标在东关街上铺设一段水泥路面，并从福州购买

大小汽车各一辆，拆开船载回邵组装。小汽车在东关招摇过市，借以塞责。这便是邵武出现的第一辆汽车。

民国22年(1933)

8月，征集民工，修筑水北(旧校场址)飞机场。

民国23年(1934)

1月，省建设厅特令邵武县政府赶筑邵武至光泽公路，东向与建阳段衔接。

4月，由陈海滨组建邵光公路工程处。邵武至光泽段，由新编第一师施工，兵工不听技术人员指导，甚至任意移动路线，公路质量差次。

邵武至建阳段，同时施工。

5月，邵(邵武)泰(泰宁)建(建宁)公路开始勘测。

6月，中共邵武县委在二都建地下交通站，传达来往文件，并在大山中设立省委电台。

民国24年(1935)

1月，省汽车管理处，组编护路队，分驻延平、建阳、邵武各站二十名。

2月，从建阳经邵武到光泽公路竣工，这是邵武第一条公路。

5月，省汽车运输公司在东门对河四板桥设汽车站。经营客运，为邵武公营客运业务开端。

民国25年(1936)

6月，商民方青山等集资组织延建邵货运汽车公司，承办延、建、邵公路货运业务。

民国27年(1938)

2月，发动乡民，修筑沿山至鹤林坪长14公里，故县至二都长20公里乡道，各宽2米。

民国28年(1939)

5月，洪水泛滥，公路水毁严重，阳光线阻车十余日。

6月，邵泰建公路分由三个改善工程测量队测设完毕。

9月，东关浮桥建成通行。

民国29年（1940）

3月，中共福建省委命粘文华到邵武组建地下交通联络站，开展通讯和工运工作。

4月，省建设厅批准设立邵武等十四个汽车检查站。

民国30年（1941）

3月，邵武汽车检查站改为汽车管理站。

4月，中共省委机关迁邵武，于李家墩何荣贵家设地下交通站。

民国32年（1943）

5月，闽江水位低落，秋末冬初，富屯溪断航。

民国33年（1944）

11月，组成邵泰建公路工程处，邵泰建公路全线复工。

民国34年（1945）

4月4日，阳杉线和顺渡口，一辆客车，爬坡倒滑。司机惊逃，车冲入富屯溪，淹死旅客10人。

民国35年（1946）

4月，省各地暴雨、洪水成灾，为二十年来所罕见，邵武公路也水毁严重，车辆不通。

5月，邵泰建公路129公里土路竣工，但施工草率，质量低劣。三战区邵武伤员临时教养院营长边润峰乘中吉甫从邵武驶向泰宁试车，途经铁炉坑，陷入泥涂，不能自拔。

10月，成立“交通部公路总局直辖第二运输处邵武站”简称邵武汽车站。

民国36年（1947）

春，闽赣铁路测量队，自城东下，进行县境内路线初测。

7月，建邵光公路划归国道，由省公路管理局移交公路总局第三区局福州工程处接管养护。12月，在建阳、邵武、光泽设管理站。

9月，从光泽至杉关27公里公路地段，由江西移交福建。

建邵光公路改称阳杉公路。

民国37年(1948)

3月,邵泰公路划为国防公路,但仍未能通车。

7月,久雨,洪水泛滥,百年罕见,漠口、仙霞、铁罗、香风、拿口、卫坊等乡,灾情严重,道路桥梁,毁坏不堪。

8月,阳杉线阳邵班车恢复行驶。

民国38年(1949)

4月,阳浦、阳杉等线,因桥梁损坏,油料不足,停止行驶。

5月19日,中国人民解放军第二野战军五十一师五十三团参谋长刘仲廉从三公桥、东浮桥、北门渡口三路进军,解放邵武。

6月,大水,田舍冲淹,桥梁漂没,交通受阻。

9月16日晚7时,光泽匪徒四十余人包围和顺渡站,烧毁渡船一艘,又在附近烧毁桥梁两座。

1949年

10月26日,县人民政府设民政、田粮、司法、教育、实业等五个科,交通业务属实业科。

1950年

3月,成立县民船同业工会。

7月,整顿码头工会,并组织手车工会。

1951年

3月,县组织2000民工,到崇安九曲一带,参加修筑阳(建阳)分(分水关)公路,4月,完成任务回县。

6月,省公路局成立建阳养路总段,邵武设分段。

民船同业工会改组为民船联营社。

10月,由东门、北门码头工会和手车工会初步组成邵武搬运站。

1952年

4月,成立县航运管理站。

10月,取消民船同业工会,成立县船民协会。

22日，成立县阳杉公路修建委员会，组织民工3700人，进行修路。

11月，成立水口寨航运代办站。

20日，县政府通令禁止羊角车在公路上通行，并要求各手车队从速改用胶胎两轮手车运输。

1953年

1月，邵武运输站成立，隶属省运输公司。

阳杉线恢复客运业务。

4月，成立邵武养路工区，对公路实行全面养护，阳杉线设下沙、城关两道班。

5月8日至9月31日，进行民船民主改革，有778艘木船2300多名船工。建立生产运输队，民船协会、工会、治保会、妇联等组织。

10月20日，光泽驶建阳班车，在距离和顺渡口约2公里的黄家山坡，遇匪徒截劫。随车军邮姜光绪、何永剑与匪激战，姜牺牲，何重伤，车上一助手、一旅客亦罹难死亡。另一旅客重伤。

11月，铁道部第一勘测设计总队经济调查组到邵武收集修建鹰厦铁路资料，并征求县府对境内铁路沿线设站的意见。

1954年

5、6月间，久雨大水，冲毁田地、房屋、道路、桥梁甚多，交通受阻。

11月，铁道部设计局中南分局第三勘测设计总队一百二十余人到达邵武，进行铁路勘测设计。

12月1日，县成立筑路委员会，通知各区成立筑路小组。

1955年

4月23日，撤销县筑路委员会，充实加强支前委员会，下设政治、供应、保卫、卫生、土地征用等5个股。

7月，县人民政府改称县人民委员会，内设10个科，交通属建设科。