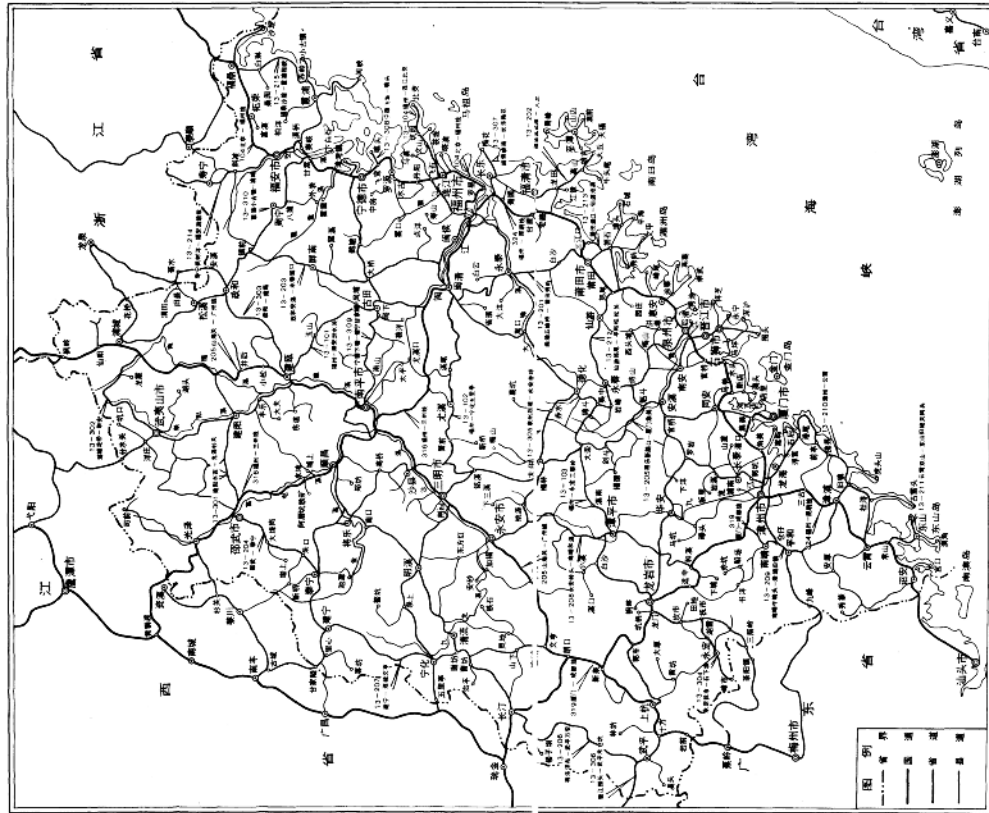




福星公路志

華藝出版社

福建省公路线路图



资料来源 1989 年底

序

《福建公路志》编辑成书了。本书辑录、编写了福建古代道路至现代公路发展的历史概貌，作为《福建交通志》的一个部分。这是我省公路交通事业的一件大事。对于本书的编辑出版，我们感到由衷的高兴。

福建多山，山地面积占全省土地面积近90%，古有“东南山国”之称，境内山峦耸峙，溪河密布，历史上交通十分闭塞，古人曾叹“蜀道难，闽道更难。”至近代1919年，我省才出现漳州至浮宫的第一条公路。由于国民党的腐败统治，自1919至1949年的三十年间，全省仅修公路3,384公里，解放前夕能通车的里程只有945公里。新中国成立后，在中国共产党和人民政府的领导下，全省人民以愚公移山、改造山河的坚强毅力，大力修复在国民党统治时期失养并被破坏的公路，同时大规模修建山区公路和支前公路。尔后，我省公路又经历了“大跃进”时期、调整时期、“文革”时期几个曲折发展阶段。风风雨雨三十载，令人难忘和值得回顾的是福建人民和广大筑路养路员工不畏艰险，劈山修路的战斗精神，以及“专群结合”、爱路如家的优良传统。

自1978年12月党的十一届三中全会后，福建公路进入一个新的发展时期。在党的改革开放和社会主义商品经济推动下，全省公路修建每年以一千公里左右的速度递增。省公路部门树立“团结、务实、开拓、奉献”精神，公路工作从单纯抓专业养护转向全行业管理；从单靠国家拨款和养路费安排转向多渠道、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辐射形公路网。公路的规划与建设逐步趋向合理、科学。至1989年，全省公路总里程达40,030公里，平均每百平方

公里土地拥有公路32.43公里。居全国第五位，实现了县县通公路，99.8%的乡镇和82.2%的行政村都通了公路；全省等级公路占总里程的54.3%，公路技术状况有了较大改善。基本形成以国道、省道为主骨架、城乡沟通、四通八达的公路网，对全省经济发展和对外开放起了举足轻重的作用。如果说，从新中国成立后至党的十一届三中全会前的30年，是福建公路艰苦创业、初步发展的时期，那末，三中全会后改革开放的10年，则是福建公路发展提高、开始迈向现代化的金色年代。

历史是客观的，也是公正的。建国后40年福建公路发展的历史，从一个侧面反映了社会主义制度的优越性，也说明了只有中国共产党的领导下，才有公路事业蓬勃发展的今天。盛世修志，志以资治。《福建公路志》的编辑同志，以对历史和对后人高度负责的精神，编写了这部志书。在编写过程中，他们坚持以马克思主义的辩证唯物史观为指导，在搜集大量资料的基础上，认真进行分析研究，考证核实，对自古至今的福建道路、公路发展历史作出实事求是的评介，力求写出一部符合于社会主义新时期要求的公路志书。对编辑同志的辛勤劳动，以及对关心、支持本志成书的有关单位领导和同志们，我们表示衷心的感谢和敬意！

我们相信，《福建公路志》的出版，将对我们进一步研究公路历史，探索公路发展规律和经验，加快公路现代化建设步伐，起到重要的借鉴作用。同时，对社会经济发展和社会历史研究，也有其重要的参考作用。

遵嘱写了以上廖廖数言，以充为序。

福建省公路局局长 卓 湘
1991年10月

凡 例

一、《福建公路志》是一部综合古今的专业志。

二、本志以马列主义、毛泽东思想为指导，以中共中央《关于建国以来党的若干历史问题的决议》为准绳，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义，坚持四项基本原则，坚持改革开放的方针政策，以社会主义初级阶段理论为指导思想。

三、坚持“详今略古”“立足当代，突出时代特点和体现地方特点”，力求把本志书编成“思想性、科学性、资料性”统一，正确反映福建公路情况，可供资治、存史、教化的一代信史，为社会主义两个文明建设服务。

四、本志力求体例完备，卷首载序、凡例、概述、大事记。全书分章、节、目、子目4个档次，横分门类，纵向记述，采用述、志、传、图、表、录等综合体裁。

五、本志按科学分类为：古道、乡道，公路，桥梁、渡口，修建、养护，公路管理，科技、工业，职工，人物等共8章、28节、75目。

六、本志断限，上限尽量追溯到事件、事物的起源，下限一般截至1989年，个别事件视需要延长至1990年或1991年。

七、本志记人，本着“生不立传”原则，“人物录”一节中皆为1989年以前已故的对福建省公路建设有过突出贡献的人物，对健在的功绩，则按“以事系人”的办法，在各有关事件中记述。各类人物介绍均按出生年月先后为序排列。群英谱按人名姓氏笔划为序排列。

八、本志采用规范的语体文，力求文风严谨、朴实、简洁。凡历史纪年、地理名称、政府官职等，均依当时的习惯称呼。历

史纪年皆注明公元。历史地理名称各注明今地名，对人物称呼除必要时加书职衔外，均直书其名。记数，除引文、序词或不确指的数字（如三五里、五六人、数十丈）用汉字外，统一以阿拉伯数字表示。各种记量，所用的度量衡单位均采用公制。对古代所采用的计量单位或近代用的市制、英制及其他专用制单位记量者，一般换算成公制或加注说明。

九、本书主要取材于档案资料、旧地方志和福建省公路局新编的《福建公路史》第一册及有关各地（市）县新编的交通志中的公路部分。凡采用的资料、档案，不逐一注明出处，统一在书后标明资料来源。

十、本志版本采用横排印刷，书中插入图、照、表式若干，力求内容和形式、文与图的统一，增强可读性。

概 述

福建地处我国东南沿海。位于东经115度50分至120度43分、北纬23度33分至28度19分之间。地势背山面海，气候温和，东临东海和南海，隔海与台湾相望；东北与浙江相连；西北与江西毗邻；西南与广东接壤。境内山岭、丘陵连绵起伏，河谷、盆地纵横交错。北有仙霞，西有武夷，南有博平等山脉，蜿蜒边境，形成与邻省的隔绝状态；中有鹭峰、戴云两山脉，从东北至西南贯穿腹地，全省主要河流多与山脉走向垂直，支流多与山脉平行。水系呈方格状，而且都是源出高山，穿过峡谷险滩，奔流入海，水流湍急，可谓：“山重复而险阻，水汛急而浅涩。”全省面积12万多平方公里，其中山地与丘陵面积达90%；森林覆盖面积达39.46%。故有“山国、林海”之称。

福建道路发展历史悠久，它随着人类社会活动而产生，随着政治、军事、经济、文化的发展而演变。春秋以前，与中原交通隔绝，关系疏远。秦汉以来几次军事行动，打通了福建至江西、浙江、广东三省的通道。三国孙吴五次进攻福建和晋末年的“衣冠入闽”，又促进了福建道路的开辟。唐乾符五年，黄巢率部入闽“刊山七百里”，又为闽浙开辟了一条新的通道。唐宋以来，福建驿道以福州为中心“南出莆田、北抵永嘉（温州），西达延平（南平）”。明清两代县际古道纵横交错，乡村大道互相通达，交织成了县与县、乡与乡之间的交通网。但，当时福建的古道，由于境内高山连绵，始终未能发展为车马大道。内地广大地区，多半只有小路相通，虽有官路，但山路崎岖，民间往来，徒步跋涉，翻山越岭，行路艰难，货物运输，肩挑背负，费时费力。素有“蜀道难，闽道更难”之叹！

辛亥革命不久，福建省即筹备修筑公路，行驶汽车，是较早兴筑公路的省份之一。当时闽南沿海一带，多由海外爱国侨胞集资，并得到当地绅商及个别军政负责人的支持，分别发起修筑公路。民国7年（1918年）汀漳龙工务局成立，民国8年即开始兴筑漳浮公路，起自漳州南门经石码、海澄而达浮宫，全长33公里，为全省第一条公路。然因军阀割据，连年战乱，公路建设深受影响，终北洋政府时期，全省修建公路仅412公里，且多偏于闽南一隅。

直至民国16年（1927年）4月，南京政府建立以后，福建公路才开始有了发展。1927~1937年可谓是民国时期福建公路大发展时期，修筑了闽粤、闽赣、闽湘等省际公路干线。但自民国26年（1937年）抗日战争爆发后，福建公路又遭受很大破坏，后来随着解放战争的胜利推进，国民党军队节节败退，公路桥梁遭受的破坏更加严重。至1949年解放前夕，全省仅存有破烂不堪的公路3,384公里，且由于长期失修失养和战争破坏，能通车的仅有945公里，而其中能起运输作用的只有主要干线510公里，而且标准低，路况差，分布又不平衡。全省64个县中，还有18个县没有一寸公路。

1949年10月，中华人民共和国成立，我国进入社会主义革命和社会主义建设的伟大时代，社会生产力得到解放，工农业生产迅速发展，为公路交通事业的发展开辟了广阔的前景，使公路交通事业得以蓬勃发展。1949年11月福建省人民政府公路局宣告成立。1950年开始进行大规模的公路建设。当时福建公路面临的任务是，既要完成华东支前公路修建任务，以支援沿海岛屿的解放战争，巩固海防；又要全面恢复被破坏的公路，以支援工农业生产的恢复和发展。由于军民团结，艰苦奋战，至1952年底，即胜利完成支前公路重点建设任务；1954年底已基本完成旧有公路的恢复改造任务。公路技术状况明显提高，公路面貌焕然一新。1955

年开始进入大规模的新线公路建设时期，至1957年底，全省通车里程达6,003.4公里，不通公路的县份只剩下寿宁、周宁、松溪、政和和尤溪5个县，这时期是福建公路发展的高峰年代，奠定了福建公路的基本骨架。1958年，在贯彻执行“全党全民办交通”和“地群普”（即“依靠地方、依靠群众、普及为主”）修路方针中，县乡公路迅速发展，至年底实现了县县通公路。至1960年底全省公路总里程达13,268.6公里，使80%的人民公社（乡镇）和55%的生产大队（村）有了公路。1976年10月，中共中央粉碎了“江青反革命集团”，福建公路进入新的历史时期。特别是1978年12月具有划时代历史意义的中国共产党十一届三中全会以后，全党工作重点转移到“四化”建设上来，中共中央总结了过去正反两方面的历史经验，制定了一系列正确的政策和措施。公路交通事业随着改革开放方针的贯彻执行，也进入开创新局面的时期，全省公路事业出现了从未有过的全面稳定发展的势头。公路工作从过去单纯抓专业养护管理转变到抓整个公路行业管理，从封闭式的靠养路费投资转变到开拓式的多层次、多渠道、多形式的集资修建公路；从过去以政治为中心发展公路网转变到以经济为中心向外辐射发展与铁路、水运、航空等综合运输联网。逐步形成以厦门经济特区、福州～马尾经济开发区、闽南厦、漳、泉三角地区为中心向沿海和内地辐射的新公路网。据统计改革10年来，全省新增公路9,659.2公里，新建桥梁2,196座，60,855.76延米，截至1989年底全省通车里程已达40,030.23公里（尚有未列年鉴的等外县乡公路5,084.25公里，等外林区公路1,843.79公里未划在内），比1949年初解放时的945公里，增长了42倍多。全省共建有国道5条，省道29条，县道公路303条，乡道公路3,946条，专用公路208条。全省平均公路密度达到每百平方公里有公路32.43公里，名列全国第5位。使福建由一个陆上交通十分闭塞、落后的省份，创建成一个以省会为中心，连接全省各地市县、工

矿基地、主要港口、旅游胜地的四通八达的公路网。公路的技术等级和通过能力也较过去有很大提高。全省高级、次高级路面达5,390.25公里,路面铺装率为87.43%,居全国第16位。全省桥梁7,630座,210,034.64延米(不包括未列年鉴的等外路)。大桥及特大桥344座,63,493.03延米。桥梁永久化程度为98.52%,居全国第17位。全省已有83%的行政村通了公路,形成由省会和重要城市射向各地的公路网。公路运输在发展国民经济中的地位和作用日益显著。在发展外向型经济的战略目标中成为不可缺少的重要条件。

但是,福建公路建设发展的道路也是不平坦的,和其他经济工作一样,既有顺利发展的时期,也有遭受过“左”的错误思潮的干扰、破坏,特别是“十年动乱”对福建公路的发展影响很大。同时,由于缺乏社会主义建设经验,在规划、组织和管理等方面也时有失误,致使福建公路建设发展速度不够快,特别是高标准公路还修得很少,不少公路技术标准低,质量差,据统计,至1989年底,在通车公路中符合国家规定标准的等级公路只有25,178.72公里,仅占通车总里程的63%,还有等外路14,851.51公里,占通车总里程37%,道路通过能力低,交通事故多,行车消耗大,仍然是国民经济发展中的薄弱环节。因此,从总体上可以说:中华人民共和国成立40年来,福建公路的发展是个曲折而又不断胜利前进的历程。

大事记

唐贞观三年（629年）

宁化土司巫罗俊开山辟道，伐木通吴，到唐太宗住所上书陈述宁化情况，请求设治，得到唐太宗嘉奖，授以镇将官职，使为垦荒地。

唐垂拱三年（687年）

漳州刺史陈元光开拓四处道路，西路出漳州，经月岭（天宝）、和溪，越夫人马岭（今龙岩之林田岭），至苦草镇。

唐元和二年（807年）

陆庶任福州观察使时，福州到闽北还是由水不由陆。陆庶募工沿江“铲峰湮谷，停舟续流（建浮桥），跨木引绳（设桥梁）”，修筑山路462里，从福州抵达延平之富沙，旅途安全，行人称便。

唐咸通二年（861年）

在今周宁县境建普济桥

唐乾符六年（879年）

黄巢起义军从衢州经仙霞岭入闽，开拓山路705里（约320公里）。

五代时期（907～960年）

福建全省共建桥梁1,792座，大小渡口269处。

宋嘉祐元年（1056年）

蔡襄任福州知州，令诸邑夹道植松，以庇道路，自大义（属侯官县）至泉、漳，沿途700里。这是福建第一次大规模的道路绿化。

宋嘉祐四年（1059年）

泉州郡守蔡襄建成洛阳桥（初名万安桥），桥长360余丈。

宋元祐八年（1093年）

福州郡守王祖道在闽江上（今南台）建浮桥，北港500尺，用舟20艘，南港2,500尺，用舟百艘，上铺梁板，翼以扶栏，宽1丈1尺，中建活门，以便行舟。崇宁二年（1103年）江流分为北、中、南三港，重修浮桥。

宋政和三年（1113年）

福清海口镇龙江桥建成，初名螺江桥和永平桥，长180余丈。

宋绍兴年间（1131年~1162年）

为适应政治重心南移，三十年间，泉州建石桥15座，如安平桥、石笋桥、龙津桥等，有“闽中桥梁甲天下，泉州桥梁甲闽中”之誉。

宋绍兴二十一年（1151年）

安平桥（又称五里桥）建成。东至晋江安海，西至南安水头，长约5里，宽1丈，为当时全国最长桥梁。桥心亭的对联有句云：“天下无桥长此桥”。

宋乾道九年（1173年）

二月，崇信军节度使史浩改任建州，以石砌仙霞岭路20里，共有28个弯道，3,060级。

宋嘉定七年（1214年）

郡守宗正、少卿即庄夏等开始修建漳州江东桥（石墩木面桥），初称虎渡桥，长200丈。

元大德七年（1303年）

福州僧人王法助奉旨募造万寿桥。法助去世，其徒继之，历20年，于元至治二年（1322年）大桥建成。桥长170丈，分水29道，为元代福建最浩大的土木工程。

元元统二年（1334年）

莆田宁海桥由僧越浦募缘修建，长82丈。

明洪武八年（1375年）

朝廷整顿驿站，设立水马站、递运所、急递铺等，凡陆站相距60里或80里，通过驿站大道，“递送使客，飞报军务，转运军需”。同时也是商旅往来必经之路。

明成化八年（1472年）

明成化年间，邵武知府盛寓，募工伐石重建邵武鼎云桥、万年桥及光泽承恩桥，发展闽北交通。

明嘉靖十九年（1540年）

漳州重建虎渡桥，福建巡抚王瑛为之题字东曰“三省通衢”

西曰：“八闽重镇”。

明万历年间（1573年—1619年）

福清人薛元敬始建航下桥，先造五（门墩），其孙舜韶、曾孙云斌增建长桥，自航下跨江至高岭前2里许，凡444门（墩）。

明万历六年（1578年）

庞尚鹏任福建巡抚，征舟航之费，修建渡口、码头，重建工程浩大的洪山桥（原桥建于明成化十一年〔1475〕年，桥址在东坂），重砌福州万寿桥石栏。

明崇祯二年（1629年）

漳州知府施邦耀创筑“万松关”（在鹤鸣山和岐山之间），关城高25尺，宽7尺，全长100余尺，上有炮眼3孔，其高可观海，关门上题刻“天宝维恒”四字，为闽南交通要隘。

清康熙四十年（1703年）

吴英平定金（门）厦（门）后，任水陆提督，为了军事需要，重建莆田宁海桥。

施琅平定台湾后，任福建水师提督，先后修建晋江县安平东桥和顺济桥、海澄县头桥，重修晋江石笋桥，改善闽南交通。

清乾隆十六年（1751年）

福州江南桥被大水所毁，何际述兄弟独资捐建，改为石桥，长44丈。

清乾隆二十七年（1762年）

在古月港造船基地之一的嵩屿渡口，新增渡口建筑，便于船

舶停靠和过渡。

清乾隆四十九年（1784年）

晋江县蚶江镇与台湾鹿港对渡，进行通商贸易，对渡石碑今尚存。

清光绪三年（1877年）

农历五月五日，闽江上游暴雨，溪河持续上涨5昼夜，洪山、万寿两桥桥墩被冲倒。

清宣统元年（1909年）

农历八月初二，福州、马江一带飓风大作，民房倒塌2,800余间，桥梁毁坏400余座，沉坏船只500余艘，灾情之重，为数十年罕见。

民国4年（1915年）

9月，福州开辟由水部门经王庄至台江福新街的第一条马路，次年1月29日建成，通行非机动车。

民国6年（1917年）

福州西门至洪山桥公路建成。

福州海关进口价值银元3,426元的汽车。

民国7年（1918年）

8月，陈炯明入漳后，成立“汀漳龙工务总局”，任周醒南为局长，开始征收路捐，派用民工，修筑漳州附近公路。

民国8年（1919年）

3月，漳州至浮宫公路33公里开始修筑，为福建第一条公路。

6月，开始修筑漳州至靖城（原南靖县城）17公里公路，次年底建成。

7月，旅日华侨陈清机创办“闽南泉安民办汽车路股份有限公司”，修筑泉州至安海27公里公路。

民国10年（1921年）

2月，省长公署公布《福建省修治县道、里道简章》。

福建公路筹办处成立，负责全省公路修建事宜。筹办处在漳州设立“福建公路工程学校”，第一期招生140余名。

民国11年（1922年）

5月，福建公路筹办处改名“福建省道局”，史廷颺兼任局长。

爱国侨领陈嘉庚等创建同（安）（集）美汽车路，成立华侨商办同美汽车路股份有限公司。

12月，漳州东新大桥改建钢筋混凝土桥面工程完成。

是年，省议会通过《修治省道办法大纲》，并修改公路网规划，开始征收丁粮和厘金附加捐。

民国12年（1923年）

6月，萨镇冰省长下令：追查原省道局局长史廷颺侵吞公路捐30多万元案件，并函请江苏省（史系江苏人）令史廷颺来闽清算。

11月，省长萨镇冰任命陈培锬为省道局局长。省议会决议暂停征收公路丁粮附加税。

民国14年（1925年）

石狮至围头26公里公路和泉州至永春75公里公路建成通车。

民国16年（1927年）

6月，省府公布《福建省修筑公路派用民工章程》和《福建省建筑公路收用土地暂行章程》，并恢复征收田赋附加二成的公路捐。

8月，省政府将公路委员会改组成公路局，丁超五任局长，下设莆仙、泉永、漳龙、延建邵4个分局及福峡、福马两个工程处。

民国17年（1928年）

10月，公路局长由许显时接任。建设厅修改全省公路网规划，干支线共1万华里。次年元旦起公路捐改由建设厅征收。

12月，省政府决定全省各干支线公路收归官有，并发布《整理全省路政大纲》以及若干章程。

民国18年（1929年）

建设厅发行公路公债，各线成立公路公债配募委员会。

8月，新建南靖宝林钢筋混凝土大桥完成。

民国19年（1930年）

福州万寿桥及江南桥加高老石墩，并将石板桥面改为钢筋混凝土，12月16日开工，次年12月完成。

漳州至嵩屿公路51公里，及泉州经溪尾至安溪57公里建成。漳州江东桥改建钢筋混凝土桥面工程完成。

民国21年（1932年）

十九路军在漳州成立“军路工程处”，抽调6千人修筑漳州至龙岩公路，泉州顺济桥改建钢筋混凝土桥面工程完成。