

厦 门 公 路 分 局

公 路 史 资 料 汇 编

厦門公路分局綜合材料室

九一·九

前 言

厦门市位于东经 $118^{\circ} 04' 04''$ ，北纬 $24^{\circ} 26' 46''$ 。地处福建省东南部，总面积 1516 平方公里，总人口 106 万人。

厦门行政隶属始于五代后唐，属泉州府同安县， 1933 年改设厦门市。厦门岛系市政府所在地，仅有同安一属县。

厦门属亚热带海洋性气候，年平均气温为 21°C 左右，年平均降雨量 1100 毫米。

厦门华侨、侨眷众多，仅同安县侨居海外的同胞就约有 13 万人，分布在 25 个国家和地区，是我国著名侨乡之一。

1727 年兴泉道移置厦门， 1734 年又增永春直隶州，称兴泉永道。清政府规定福建通洋船只必须在厦门和长乐五虎门停泊盘验，别处口岸一概严禁，厦门遂成为福建主要的政治、经济、军事、文化和交通中心，厦门港一直是远近贸易之都会和海上丝绸之路的重要口岸。

本市在陆上交通方面；自唐宋起，厦门岛与内陆交通，即由官渡（东渡）过渡嵩屿，由五通过渡同安沃头，洲五店，由高峰

过渡至集美，经由驿道分赴漳州，泉州和福州等地。1919年华侨林尔嘉、黄奕住、黄竹友倡导市政改革，组织“市政会”，成立“市政局”集资填海筑堤，扩建道路。从0.7公里的“新马路”到形成市区五大干线，为厦门道路交通的发展奠定了基础。1922年，爱国华侨陈嘉庚先生发起并捐资倡建同安至集美公路竣工，创办同美汽车路股份有限公司后，随后一些华侨及地方实业人士，先后修筑公路达231.8公里。公路建设和汽车客货运输有了很大的发展。抗战时期，公路破坏，运输中断，交通闭塞，民不聊生。抗战胜利后，公路方逐渐修复。但路基百孔千疮，坑洼泥泞，危桥简悬，勉强通车。厦门解放前夕，国民党军逃离厦门时，沿途焚桥毁路，所剩公路大都不能通车。

厦门解放后，中国人民解放军抢修公路，使各路很快恢复通车。1955年筑成连接内陆高崎至集美的“高集海堤”，从此厦门成为人工半岛，由于高集海堤，杏集海堤和鹰厦铁路相继建成通车，促进了郊区和同安县的公路建设。

建国四十年来，在党和人民政府领导下，经过全市军民的努力，我市公路交通事业突飞猛进，以同安为枢纽组成四通八达

的公路运输网，如今乡乡通公路。截止1990年止，全市公路通车里程840.24公里。其中等级公路 692.09公里占 82.24%，一级路 6.13公里，二级路39.91公里，三级路44.69公里，四级路601.36公里。水泥路面6.13公里，泥结碎石路面134.15公里。永性桥梁 167座，4360.37延米。达到晴雨通车畅通无阻。

为了研究我市公路交通发展过程，总结经验，吸取教训，探索规律，策励将来，古为今用，今为后用，把祖国宝贵遗产代代相传，更好地为公路交通建设服务。在各级党委和有关领导部门的支持下，着手进行搜集资料，依据我分局历年文书历史档案，总结报告，统计年报，图表照片和个人回忆，口述记录等，经整理摘录，汇编成册。

由于编写人员缺乏文史知识，又无编史经验，水平有限，写作能力差，加上档案资料不齐，走方面不广，致使有些内容不全，汇编资料不精，难免有些不少缺点与错误，并有许多遗漏之处，请予鉴谅。

厦门公路发展资料汇编

一、民国期间的厦门公路

1、1915年（民国4年），漳洲、石码、厦门各商界捐资10万银元筑路，1919年首筑漳码车路。（既漳浮长途汽车始发公司）公司以营业收入作为以车养路。至1920年共集资31万银元，续建由石码经海澄至浮宫汽车路，全线33公里，开辟了漳厦公路。

2、1920年后，华侨在厦门境内（包括同安县、市郊、郊外）陆续修筑公路。1920年由陈嘉庚先生发起，同安籍华侨投资创办汽车路和汽车公司，并成立华侨商办同美汽车路股份有限公司，遂于1923年元月兴工，当年完工通车。自同安大西桥起至集美龙王宫止全长20公里。

安溪县到同安县路段1928年春由安溪旅厦同乡会联络旅居马来西亚、印尼等十多个商埠的安溪和同安籍的华侨，集资15.2万元，由叶秉真，陈炳丁，林启成，黄伍衡等人主持创办，建成后工程费总计60多万银元，并在安溪县开设汽车公司，1930年4月正式通车。

3、官办公路：霞埔路（自同安霞路顶至东头埔）全长7公

里，由同安叶金泰主持建于抗日战争初期。

震沃路：自同安震路顶至沃溪大社村全线14公里于抗战初期由同安叶金泰主持修建。

同新路：（自同安震路顶至莲花新店）全长13.2公里于抗战初期同安叶金泰主持建成。

角嵩路原系漳厦铁路最后一站，民国19年（即1930年）11月，漳厦铁路停止行车后，商人周某等发起承租铁路改营汽车路。角嵩公路自起角尾，经北市至嵩屿，全长18.6公里，抗日战争被破坏，1947年9月由漳嵩汽车公司奉福建省建设厅令重建路桥。路基宽7—8米，泥结碎石路面6—7米，同年底建成，12月31日正式通车。

至1936年底厦门至高崎15公里，莲坂至前村埔6.2公里，江头至五通8公里，水莲路（水头至莲河）20公里，莲新路（莲河至新店）12公里，同莲路（同安至莲河）36公里，白马路（白兔至马巷）8公里。同安至角尾33.3公里均已通车。

1938年5月11日，日本侵占厦门，因抗日战争，除马巷经新店至刘五店一线外，泉州至角尾，马巷至沃头，同安至集美，漳

州至嵩屿等通厦公路均被破坏或自毁。

抗日战争胜利后，人民对修复公路的希望寄托于政府，希望尽快地修复公路，由于国民党政府的腐败，自1945年—1949年仅因陋就简地修复部分公路，勉强维持通车。厦门解放前夕，国民党逃离厦门时，沿途焚桥毁路，所剩下的公路都不能通车。

20年代后华侨投资或参与投资筑路情况表

线 路	起迄地段	完成 里程	开工	完工	投资单位及 华侨代表
同美路	同安到集美	20	1922.1	1922.12	同美公司 陈嘉庚
闽清同 安线	诗山、安溪至同安	93	1924	1931	安溪公司 陈炳丁
厦门岛	美仁宫、江头至高	15	1922	1928	全禾公司 黄晴辉
公 路	崎 江头—五通	8	1926	1928	同 上
同上	莲坂、前埔至何厝	7.5	1926	1928	同 上
同上	庵兜至钟宅	3.4	1926	1928	同 上

线 路	起迄地段	完成 里程	开工	完工	投资单位及 华侨代表
同上	江头至寨上、厦大	5.1	1926	1928	全禾公司 曾国办
	曾厝安—云梯岭	14.4	1926	1928	黄晴辉
灌奎路	灌口至马奎	8		1930.1	灌奎公司庄岩 陈瑞麟
马沃路	马巷至沃头	15	1928	1928	巷南公司 施用荫 陈德厚
同莲路	同安至莲花山	13	1928	1928	同莲公司
东坂路	东头埔 同安至下坂	20		1930	同溪公司 叶道渊
莲新路	莲河至新店	12	1931	1932	巷南公司 施用荫 陈德厚
新浏路	新店至浏五店	7.4	1931	1931	同 上

1946年至1949年后修复的公路概况表

线 路	起迄经过地点	修建年月	修建 里程	抗战破 坏里程	失修毁 坏里程	战后修 复里程
闽湘干线	嵩屿 角尾	1930	18.6	18.6		18.6
闽 清	诗山 安溪 官桥	1924-31	93	93		63
同安线	同安 同安-集美	1922.1-12	20	20		20
厦高路	厦门美仁宫 江山	1922-1928	15	15		15
江通路	厦门江头至五通	1926-1928	8	8		8
马沃线	马巷 沃头	1932.11	15	15		15
同莲线	同安至莲花山	1928-1930	13.2	3.2		13.2
水莲路	水头 石井 莲河	1931-1933	20	20		20

一、各时期公路论述（1950年至1960年）

……由于过去二队接管下来的公路路肩边沟大多不够标准，在因同安车辆较少，野草繁殖，尤以角嵩段为甚，所以一年来我们对于路基的工作着重于路肩的修整和割草以及开挖边沟等，……单就边沟与路肩的整修全年统计在6万工以上，路基填挖土方也需四千余工，即其他如弯道的改善，纵坡的缓和等花工也不少

……因此路容大为改观……，路面，一年来我们大力改善路拱及加铺磨耗层，统计总量凡因路太大，而经修整及翻修的路面当在十万平方以上，将近6千个工，而磨耗层的修补不下于20万平方，花工2千左右工日。其他如加铺面沙与扫面沙工作，已经成为经常性，达到平时保持不缺沙的现象，除两小段如249K-250K以及258K-259K尚未铺有路面外，全线已在都符合标准，但尚有个别路段仍有波浪纹的存在，……现在正在极力于消灭波浪纹的研究，俾于最近其中能够全部消除。

摘自晋江分局档案52年工程股第一卷

同安工区52年工作总结

我们于1951年7月成立了养路机构，接管着第二工程队所新修福厦线的最末一段，自K 240+000--K 316+300，总长为76.3公里。起先依据编制规定，配备技术人员三人，（包括兼分段长职务之工程员一人）道工比照每公里2.4人计算配180人分设8个道班，后由于编制紧缩，道工自180人逐渐缩至51年12月底只剩144人，于52年底再缩为124人，多数干部自52年3月间“三反”学习起抽调福州学习，后因经济路线建筑需要又被调往协助抢修，

在人力缺乏之下，终于克服困难，胜利完成任务。

初接管的路况大部分是路基边坡边沟不够标准，路肩高低不平，凹凸不整，路面未坚实，宽度不足，且路拱太大，影响行车安全，桥头接线欠佳，标志不大齐全，弯道超高加宽未注意。涵管未疏，经我们逐步改善和提高，有显著的进步和成绩，保证车辆畅通无阻，行车安全，符合上级要求。

摘自同安工区52年工作总结

前奉令将通海支线移交当地政府管辖，经与晋江专区公路管理处移接完竣，计有水石莲支线，马洲支线，……

摘自52年晋江养路段永档

段工字0249号函

路线名称：马洲支线桥涵调查表

地点	中心里程	式样	性质	孔数	孔径 (m)	全长 (m)	桥面 宽度	台墩 高	载重 (T)	现状
洲五 店	13K+427	石台钢 筋混泥 土面	永 久 式	1	3	3.7	5.0	台高 1.9	5.0	条石台已 崩坏，桥 面尚好

路面调查表

起迄里程	路面种类	长度 (公里)	宽度 (公尺)	厚度	现状
0K+000--1K+500	砂土路	1.5	4		平整通车无碍
1K+500--3K+500	填补碎石 细沙路面	2.0	2.5		雨天能通车
3K+500--6K+500	同上	3.0	3.5		小段雨天泥泞
6K+500--8K+900	砂土路	2.4	4		小段松泥多坚实
8K+900--11K+000	厚黄土路	2.1	5		雨天勉强可通车
11K+000--13K+200	砂土路	2.2	4		不甚平整土质坚实
13K+200--13K+900	砖渣路	0.7	2.5		雨天不堪行车
13K+900--14K+100	砖渣路	0.2	4		坚实晴雨可行

水湖、马沃两线支前公路的修建是自一月十八日开始查勘，编制概算，二月二日在新店及石井分别成立工作站正式筹备开工，于四月三日路基路面基本完成，迨四月十七日桥涵亦已全部告竣。由水头至刘五店全长为三十九公里又四百公尺，马巷至沃头

全程15公里，此次抢修总费用除路基工作系发动民工以义务方式建勤办理外，路面总费用为一亿九千八百七十七万五千三百一十元，桥梁总费用为二千九百七十六万二千四百一十元，公里牌总费用为一百二十六万元。……

1、路况：水洩、马沃公路固然说是没有改坡改线等艰巨工程，但路宽不一，水沟全部淤塞，路面高低不平，桥涵大部分载重不够，有的桥梁倾斜，桥梁腐朽，在就需要改善或修建，但由于经济的限制……，作重点的修建。

2、路基工程：全线分为同安与南安两段系全面发动民工以义务建勤方式，工程人员由道班中抽调一部分养路工友配合各乡指导民工，南安县发动十一个乡镇，同安县有马巷四条街二十一个乡参加路基及备料工作，……全线共计出动了民工6745工日，计完成路基开挖水沟61137公尺，整理边沟11460公尺，整理路肩14890平方尺，填挖土方31905立方，除草6500平方尺。

3、路面：由于上级预算字的控制，所以就全线中路况最坏，而有陷车的可能性最严重者，择要铺设碎砖石……铺筑路面系采

用灌漿方法，……碎磚石路面厚度自5 c m至11 c m不等，路面寬度為3 m，全線共完成碎磚石路面為12414 m，計37242平方，共7240.5工日。……由於占線槽洞多，而又受時間的限制，所以在求達到晴雨通車的原則後，……自二月十七日正式開始，迄四月三日即無基本完成計歷四十五天，後復因雨後補漿及加強滾壓，修復新槽等，一直至四月十七日才告全部完竣。

4、橋涵：……首批橋工二十餘人於二月二十五日即已到達工地，……於三月三日開始正式打樁，迄三月二十二日第一期木橋涵十四座已告完成，繼之修建同安縣境第二期之木橋五座及木涵洞十四道，於四月廿日全部完竣，全線統計完成木橋十八座，涵洞，溝十五道……。

5、標誌：為着便於檢查路況及日常養護之便利起見，根據水洩及馬沃兩線分別琢制石公里牌以資識別，並依照測量結果分別埋設，除馬沃線的原有以外，計新制石里牌四十二面，亦於四

月二十日埋设完竣。

摘自晋江分局档案

53年工程股第5卷15-16

水湖、马沃线新建工程说明书

一九五三年私营公司路线的养护情况：同美公司，同安至集美20公里，安溪公司，安溪至同安61公里，原由私营公司代收养，自四月份起养路费统收后，改由省公路局照预算按月拨款，公司路线仍由原公司代养，归所在工区直接领导。

摘自晋江养路段53年档案

同美公司于1919年由新加坡侨领陈嘉庚号召南洋各属侨胞和国内侨商集资创办，收购土地于1921年开始兴工修筑同美公路。建造钢骨水泥桥梁11座，涵洞15道，至1930年全线建造完成开始通车。耗资23万余银圆，费时10载，自同安县城至厦门集美，全长20公里，成为安南同各线通厦捷径，抗战开始，路线破坏，公司停业8年，一切车辆及设备损失惨重。

至1945年抗战胜利，又自行增资募股修筑路基，桥涵筹备复业，以迄现在。

资本总额依照1950年呈报工商业登记系叻币88280元，折合当时人民币牌价为：97108000元，至1953年5月现有大型客货车计5辆，养路道班一班18人。路线现况：路基坚固，路面平坦，全线坡度和弯道极少，桥涵管均属永久性钢筋水泥建筑，目前常有固定养路工人每日养护。1952年冬及本年春季为适合目前军公车辆频繁运输，确保行车安全，将第152号桥梁加建补强工程，现全线不论晴雨均可通车。

摘自泉州分局53年段永档

工字第五卷

安溪民办汽车路股份有限公司，1928年着手修筑安溪同安公路，1931年全线通车。工程费支出60多万银圆，为华侨叶采真、陈丙丁、林启成、黄任简等所创办。解放初期成立代管小组，后改为临时董事会，筹备委员会，共有董事12人，由主任委员陈文章兼任经理，公司设在安溪龙门。现有职工42人，

货车 4 辆，客车 2 辆。

该公司目前养护路线有安溪北石至同安 61 公里，官桥至西坪 18 公里，同溪线晴雨勉强可通车，路基仅宽 5 米，行车甚少，目前有固定道工 16 人流动修养，技术人员有工程司 1 人，工务员 1 人，道工待遇小工 96 工资分，大工 99 工资分，班长 111 工资分，养路费收入截至 1953 年 3 月底止。透支 3956295 元。

(旧币)

本月二日专署建设科召集泉安，同美安溪，东石等私营汽车公司座谈研究如何加强今后养路工作，会上各公司索取目前工作情况并一致要求自五月份起移归政府统一养护，……同美汽车公司：……目前养护情况——该公司所辖同美线由同安县城至集美全长 20 公里，路线尚令标准，路基宽度 7—7.5 公尺，桥涵均系永久式构造，晴雨均可通车，现有固定道班一班一十八人。……安溪汽车公司：……目前养护情况——该公司目前养护安溪北石至同安 61 公里，……同溪线晴雨勉强可通车，路线标准多数不全，桥梁木面亦有损坏，涵洞当补完好，路基宽度仅 5.0 公尺，行车甚少，目前仅有固定道工二十六人流动修养。……根据