

莆田縣志

PUTIAN XIANZHI

莆田交通運輸史

(草稿)

(社會經濟資料之一)

莆田縣志編集委員會

1960年11月

25

莆田交通運輸史

目 錄

- (一) 公路發展情況..... (1)
- (二) 搬運事業發展情況..... (7)
- (三) 陸上民間交通運輸發展情況..... (9)
- (四) 海運的發展情況 (11)
- (五) 內河航運的發展情況..... (17)

莆田交通運輸史

解放后，我縣交通運輸事業在黨的領導下，日益發達，大躍進以來，更是突飛猛進，一日千里，水陸交通非常便利。公路方面，近解放時，全縣只有四十五公里，而現在除福厦公路貫穿全縣外，北至大洋、新縣、莊邊、黃龍等偏僻的富饒的山區，南到興化灣、湄洲灣、平海灣之邊，均有公路可達。它把城鄉之間，山區與平原之間，互相溝通，連成一氣。內河航運有木蘭溪橫貫東西，泗華、太平兩岐的流域系統，縱錯其間，形成了一個密如蛛網的航路。可是在舊社會里，只有少數破舊不堪的汽船和寥寥無幾的溪船、溝船，勉強通航。在今天，嶄新的汽船和滿載的溝船、溪船，往還如梭，它對促進工農業生產，起到了很大的作用。十年來，海運交通亦日益發展。同時，在交通設備方面，在工具改革方面，在職工生活方面，也都發生了巨大的變化。

交通部門的職工們，正在高舉總路綫、大躍進、人民公社的紅旗，高歌邁進，將為促進工農業生產作出更大的貢獻！

一、公路發展情況

我縣古代的交通，除驛道外，多係縱橫小路。

解放前，反動政府根本不重視交通建設事業，全縣只有一段四十五公里長的凸凹不平的福厦綫莆田段；山區交通更阻塞，陸行只是依靠我們祖先千百年留遺下來的羊腸小道，跋涉艱難。

莆田公路的修築，始於北洋軍閥王獻臣統治莆田時期。后因有人反對作罷，王獻臣亦樂得將路款飽入私囊。莆人黃湘任莆偽縣長時，一度配款倡築，旋又因黃的后台王永泉軍閥被逐，黃亦逃匿而中止，直至1925年左右偽政府組織莆田公路局，從事測量和動工工作。修築福厦干綫的莆田江口至楓亭段。1926年11月16日先就莆南門外萬壽庵至蔡垵一段開工。1932年全綫通車。這一小段公路，同樣反映了反動政府貪污腐敗的種種事實和莆田人民被壓迫剝削的無數慘史：負責官吏的貪污中飽；土豪劣紳的安插私人；地主惡霸又多方利誘威脅測量人員，不使公路在自己的田地！經過，以免損失地租的收入，以致短短的城廂這一小段公路，像九

曲黃河似的彎來折去長達廿五里（實際距離只廿里）。至于建築經費，則發行了莆田公路公債十萬元，分攤在人民身上；所用勞力亦向各鄉民工分配，每天只給一些微少的工錢；沿綫土地，大都是自耕農的，征用后只免田賦，不給價收買，因此當時農民由於土地喪失而自殺上吊的，時有所聞。

1927年，修涵三（涵江至三江口）支綫，計三公里，同年通車。1928年，修建前沁平鎮前支綫，計二十三點五公里，橋樑未建，后即放棄。1930年，又修莆田經黃石至笏石支綫，計十八公里，1933年才完工，勉強通車。

1936年，反動政府以「以工代賑」為名，修建了笏石至忠門支綫，長二十五公里；同年又以「以工代賑」修前江經許厝通平海綫，長四十五公里。這兩綫均未通車即廢。1936年，又修建莆田至楓葉塘支綫，計十公里；1937年，修建涵江至宗聖宮支綫，計十公里。以上這些公路在1938年抗日戰爭時，因反動政府腐敗無能，沒有積極抗日，采取消極辦法，全部公路均被破壞。1945年抗日戰爭勝利后，只修復福廈公路，得以勉強通車。山區反動頭子陳亞夫、戴光宗等，吹牛要修涵江至廣宮、白沙至莊邊的公路，實際上他們是假借這個名義，向勞動人民派捐勒款，公路不但沒有建成，反破壞了生產，勞動人民仍要爬山涉水，運輸全靠肩挑背負，在羣衆中有流傳着這樣一首歌謠：「竹挑撇呀撇（挑重担時的樣子），天亮挑到曙，肩頭做大道，「紙封」作米甕」。這是當時勞動人民對反動政府憤怒的控訴。

解放前的公路運輸，亦是腐敗不堪，1927年，甘子和等合辦「福興泉汽車貨運有限公司」，只有五、六輛小汽車，每輛乘坐五、六個人，通莆田至涵江，一天一班次，多為鄉紳、官吏服務。1932年，又開莆田經黃石至笏石綫，每日亦一班次。長途車只通福州、楓亭、泉州、廈門等地，每日亦各一班次，中間還斷斷續續，乘客非常少，每個站點上下旅客只有兩、三人，到1938年，全部路基橋樑破壞后，交通亦斷。抗戰勝利后，只福廈路恢復通車，汽車破漏，旅途艱難，直至解放前夕，我縣只有二輛汽車。

抗戰時，公路破壞后，不久，偽省政府設立了運輸公司，統制貨運，在涵江設立運輸站，下設笏石、東郊、西天尾、梧塘、李子頭等分站，

凡是本縣至鄰縣和上干福州下通泉州的貨運，均歸涵江總站管轄，因工人少，倉庫少，托運之物多是推積路旁，故商人多加價掛號，才能先行，後來掛號的人多了，又加納特別費，才能先行。同時，托運的東西被偷或涇水，偽運輸公司概不負責，托運的人都受到很大的損失。「民國」三十二年，反動政府又恢復舊有驛站制度，改運輸公司為驛運站，裁去笏石、東郊等分站，省縣間的貨運，歸國家統制，縣內則允許民間自運。

解放後，交通建設事業在黨的英明領導下和總路線的光輝照耀下，和全國各地一樣，正在飛躍地發展。她對開發山區寶藏，促進城鄉物資交流，鞏固農聯盟，支援社會主義建設和鞏固國防，保衛海防等，都起到了極大的作用。特別是公社化後，交通建設事業有了新的發展和成就。所以在解放後的十年中，大大地改變了我縣過去交通落后的面貌，現在全縣水陸交通，四通八達，所以被廣大勞動人民歌頌：「黨的領導真英明，交通事業換一新，四通八達運輸網，公路建設日日新」。全縣共有國道四十五公里，省道五十一公里，縣道二百三十點四公里，合計三百二十六點四公里，比解放前四十五公里增加了七倍多。此外還有大車道四千八百公里，拖拉機路二千八百公里，實現了社社通汽車，村村有大道，條條拖拉機路通向田間。

1949年9月，福廈公路在本縣境內的江口至長嶺一段（四十五公里），由華東支前公路修建委員會福建指揮分所第一、二工程隊負責修復，至1951年6月全部修完。但為支前等工作需要，一解放，福廈公路仍然維持通車。

1952年3月，由晉江公路工程隊負責修建自莆田至莆禧公路，計長四十公里；笏石至平海公路，計長二十六公里，1953年3月通車，但未鋪路面，晴通雨不通。

1953年1月，因海防需要，又搶修了埭頭至石城公路，計十五公里，係一時搶修應用，只能臨時通車。

1953年，修鋪莆田——莆禧、笏石——平海、埭頭——石城三段公路的路面，到1954年12月全部完成，做到晴雨通車。

1954年，又修建了沿海的莆禧至門峽、五里亭至三仙山、排頭至塔山三線，共長十一公里。

1953年9月，修復涵江至梧塘公路，長五公里，1954年通

車。

1954年，修建梧塘至山區白沙公路，長二十五公里，1955年1月通車。

1955年，由省公路工程總局負責修建白沙至永太公路，其中在我縣境內有五十一公里，1957年1月正式通車。

1956年，為發展經濟作物生產修建了潮溪至華亭公路，長四點三公里。同年，為繁榮僑鄉經濟，又修建了江口至東官公路。另外，還修通西天尾至梧塘公路，長七公里。

1957年，積極響應縣委號召，大力開發山區，繁榮山區經濟，修白沙至新縣公路，計長十公里，1958年3月通車后，大大地改變了山區交通阻塞的面貌。

1958年，為適應工農業生產大躍進的需要，又修建了莊邊至黃龍公路，長九公里；赤口至西音公路，長四公里；吉風至大洋公路（以上均未通車），長二十二公里，使山區寶貴的資源能及時輸送到各個戰線上去。同時，還修建了笏石至靈川公路，長二十二公里；埭頭至汀岐公路，長十二公里；這對促進沿海的漁業生產，起到了很大的作用。

1958年，大力支援水庫建設，修建了黃嶼坡至東圳公路，長七公里；城里至嶺頭尾公路，長十公里。

在大煉鋼鐵時，我們提出了「那里有鋼鐵，公路就通到那里」的戰鬥口號，並貫徹了全黨全民辦交通「兩條腿走路的方針，一修通了鋼鐵基地等短途公路二十八點八公里。與此同時，我們又積極貫徹縣委的指示，實現運輸車船化，大搞道路改造，以修建改善為主，計修大車道八千九百零九條，長一千八百公里，田間道一萬零一百條，長八千零五公里，促進了工農業生產的發展，改善了勞動條件，提高了工作效率。

1959年，為迅速提高公路質量，我們積極貫徹了全黨全民辦交通和「地羣普」（即內地制宜，依靠羣衆，先普及后提高公路質量）的兩條腿走路的方針，修一條養一條，通一條，先普及后提高，大搞公路修建工作，全面地鋪上磨耗層，實現了橋面路面化，每年能給國家節約大量木材，又提高了行車速度20%。

公路發展情況表

線別	起訖點	長度 (公里)	修建時間	通車時間	備註
福夏錢	江口至長嶺	4.5	50	51	
永三	三江口至頭樓格	50.3	55	57	
莆筆	莆田至筆魯山	43.6	52	53	
排塔錢	排頭村至塔山	5.9	54	55	
笏平	笏石至平海	2.6	52	53	
埭石	埭頭至石城	15.2	52	53	
白新	白沙至新縣	10.5	57	58	
庄黃	庄邊至黃龍	9	58	58	
赤西	赤口至西晉	3.4	58	58	
黃埔	黃岐坡至東埔	6.5	58	58	
西梧	西天尾至梧塘	7	55	56	
瀨華	瀨溪至華亭	4	56	56	
城嶺	城隍至嶺頭尾	6	58	58	
江東	江口至東官	6	57	58	
保新	保尾至新開河	2	58	58	
笏楓	笏石至東沙	21.4	53	59	
忠東	忠門至東門	5	58	59	
笏前	笏石至前溪	1.2	58	59	
埭汀	埭頭至汀港	1.2	58	全綫未通	
吉洋	吉鳳至大洋	2.2	58	同	
黃古	黃岡至古邑	3.4	60	同	
廣銀	廣宮至銀坑	4	59	同	
新洪	新縣至洪溪	3	60	同	

解放后，全縣現有汽車四十三輛，加上長途汽車經過，整日車輛往返頻繁，交通非常稱便，長途過路車，有福—泉、福—廈、福—漳、福—仙等每日各對開二班次，福—惠、泉—福（清）對開一班次。由本縣開出的班車，每日有直達福州的四班次，泉州的三班次，仙遊、永太的各二班次，福清的一班次。還有隨時加班，特別是逢年過節，盡量滿足了羣衆要求。至於縣內區間車，更是四通八達，沿海可通至石城、平海、莆禧、霞川，山區能直達新縣、莊邊、嶺頭尾，班次最多的是城廂至涵江，每日對開二十八班次，其他地區一般是二至四班次，最少的一班次。

1949年至1959年，我縣汽車貨運和客運的增長情況列表如下：

項目	單位	1949年	1950年	1952年	1957年	1958年	1959年	1959年比1949年增加的倍數
貨運量	噸	12000	18000	26000	64000	79000	110000	9.2倍
貨運周轉量	噸公里	43200	72000	115000	383000	501600	700000	16.2倍
客運量	人	50000	130000	240000	1010000	1270000	1590000	3.1倍
客運周轉量	人公里	250000	520000	960000	1410000	2355000	3440000	

莆田公路機構組織的發展概況

我縣解放后，福建省公路局派第一、二工程隊駐涵江負責修復福廈公路，1950年6月爲支前需要，第一工程隊改稱爲華東支前公路修建委員會福州指揮分所第一工程隊。

1951年8月，華東支前公路修建委員會福州指揮分所奉命撤銷，由省公路局接收，並成立福建省公路局晉江養路總段莆田分段，負責福廈公路本縣境內的養管工作，下設六個養路班，工人約有一百二十人。

1952年10月，隨着公路事業的發展，莆田分段又改稱爲福建省公路局莆田工區，1955年后，本縣養管里程增加到二百二十三公里，下設六個養路隊，進行養管，工人增至一百六十人左右。

1958年4月，撤銷福建省公路局莆田工區，劃歸福建省公路局福州養路總段管理，莆田設鎮工區，下設六個養路隊，進行養管，工人數約有

一百二十人。

1958年10月，公路機構下放，又為適應當時形勢的發展，上級決定恢復縣級公路組織，成立晉江專區交通局莆田工區，當時養管里程會加到三百五十五公里，下設十個養路隊，進行養管，工人數約有一百八十人。

二、運搬事業發展情況

我縣搬運的起源，最初是分散在民間的另星冒挑，如給地主排租或給商人運貨。清乾隆時，延江下徐的農民在海峯前碼頭，替官府搬運食鹽。這是有組織的搬運行業的開始。1895年，海運發達后，搬運事業才有了發展。1905年后，輪船來往多了，三江口碼頭的駁船工人，增至八十多人，有時還忙不過來，就由工頭再僱附近的農民參加，最多達到二百多人；駁船亦由五隻（三十五噸）增至九十五隻（一千一百五十噸）。下徐和延江兩處碼頭的搬運工人，亦共有兩百多人，一直維持到解放。此外，城南、橋兜和笏石等集鎮的渡頭，亦有搬運工人，每處十多人或二、三十人不等。

解放前的搬運工人在資本家、封建霸頭等的重重壓迫和剝削下，終年勞動難得一飽。三江口駁船工人所賺工資，除扣除船租和工頭的剝削外，還要受到偽保甲長的勒索，所以工人得到真正的工資只有50%；工資往往又被累欠。加上偽幣貶值，工人生活更苦。下徐和延江碼頭工人在霸頭的把持下，沒有「鐵枝」（搬運把頭私自規定的、類似執照的一種憑證；可以買賣典質）是不能參加搬運的，除少數有自己的「鐵枝」以外，大部分只好受僱於人，賺到的工資只分70%；同時，還有迷信費（如「社公生」等）、械鬥費等，亦向工人身上榨取。更嚴重的，各個碼頭的封建霸頭、劣紳、地主等，為了從中漁利，隨時制止械鬥，如本縣著名的烏白旗械鬥，多由下徐和延江兩村而起。械鬥一起，工人被迫參加械鬥，有不少的人還因此喪失了生命。在解放前，工人的勞動是非常不安全的，起早摸黑，飽受風霜、雨露的侵襲，稍不小心，自己跌倒，或被貨物壓倒、不管造成重傷或輕傷，不但沒有工資，還得自己借錢醫治。有的變成殘廢，果得全

家受餓。所以在解放前，搬運工人和全縣其他勞動人民一樣，不但遭受了重重的剝削，勞動又毫無保障，時時受着失業和飢餓的威脅。

解放後，工人在黨的領導下，真正當家作主，又經過了土地改革，「三反」、「五反」和民主改革運動，工人覺悟有了很大的提高，徹底推垮了封建霸頭的各種剝削。1953年春，在涵江和城廂正式成立了碼頭搬運工會。

隨着國民經濟的迅速發展，使搬運工作更好地為工農業生產服務，1955年5月1日，成立了涵江和城區兩個搬運站，同時，還吸收了大批城鎮居民和家庭婦女參加，解放了大批勞力，擴大了搬運工人隊伍。與此同時，又分別成立了三江口、橋兜、林墩、鎮前、笏石和黃石等搬運工會。合作化後，搬運事業有了新發展，先後立成了岸邊、新縣、江口、黃石、橋兜、高美、張鎮、華亭、西天尾、梧塘、笏石、埭頭、筭山、廣宮、秋蘆溪、東藩等搬運站和搬運專業隊。1959年9月1日，把城區、涵江、三江口等搬運站，合併成為「地方國營莆田搬運公司」，使全縣搬運事業得到了統一安排，統一管理。現全縣共有搬運職工一千二百人。

解放後，黨對工人的關懷是無微不至的。在搬運工人中，建立和健全了各種制度，並按勞力的強弱，劃分等級，做到人盡其能，按勞取酬，每天工作量一般八小時至十小時，又每月每人休假兩天；女工在生育期間，前後休息兩個月，工資照發。同時，每個生產隊都設有保健站，有疾病或工傷事故，可以免費治療。職工在青黃不接或遇到意外災禍時，有困難的，給予補助。此外，還舉辦了托兒所、公共食堂和業餘學校等福利文化事業，職工反映很好，都說：「在舊社會里，工人的生活無人過問；現在工人的生活，黨的關懷是無微不至的，只有共產黨和毛主席的英明領導，咱們工人才能過着幸福的日子。」

解放後，工具亦逐步進行改良，搬運效率大大提高，1958年，職工們大搞技術革新，大搞工具改革運動，學習了「先卸後裝，先卸後裝」的先進工作法，和創造了空前未有的「噸不過分，船不過潮」的新紀錄。三江口搬運站採取流水作法，以邊裝邊卸的辦法，創造了一小時裝卸輪船70噸的新紀錄。每站點在旺季中，都做到貨來多少，運了多少；在淡季中則積極組織貨源，合理調度勞力，大搞短途運輸，延長運輸綫等來擴大業務範圍。1959年，即提前一個月完成了全年搬運裝卸任務。

通過工具改革，貨運量逐年上升，但勞力則逐年減少，如1956年完成貨運量197701噸，57年223439噸，1958年282193噸，1959年479978噸；勞力則逐年減少，從1956年到1959年，一共輸送了216人的優秀工人到工業等戰線上去。

搬運工人又依靠自己的力量，白手起家，大辦工廠，辦起了地方國營莆田運輸機械廠、造船廠、民間工具修配廠和修理小組等，並掀起了一個羣衆性的大創造、大發明、大推廣、大改進「四大」高潮，職工們一共提出了合理化建議一萬多條，已創造、發明、推廣和改進的工具達到二百項三千多件，並實現了運輸車船化、土碼頭化、土吊杆化、軌道化、輸送化，基本上實現了運輸裝卸機械化、半機械化，消滅了笨重的體力操作和千年遺留下來的扁挑，拋下老牛，騎上駿馬，正在向自動化、半自動化和高、大、精、尖而奮勇邁進。

三、陸上民間交通運輸發展情況

我縣古代的民間運輸工具，只有驢、馬和轎子等。有了公路後，才有了人力車、馬車和腳踏車等。這些落后的交通工具還不是服務於生產，多爲資本家、地主官僚所驅駛。所以到了1949年我縣解放時，反動政府遺留下來的民間交通運輸工具，是一幅淒涼的景象！全縣只有六架破爛不堪的舊土車、十架人力的黃包車和少數的腳踏車。此外，在農村里還有一少部分的黑、馬等。

解放後，在黨和人民政府的正確領導下，交通事業日新月異，特別是福廈公路修復和大力建設縣道公路後，二、三、四輪車大量增加。農民在土改後，生產生活逐步提高，舊有的生產方式和生產工具已不能滿足大生產的需要，開始買、造土車、馬車以及各種車輛。使這些工具直接爲工農業生產服務，担负起城鄉物資交流的作用。到1952年，全縣計有土車五百架，三、四輪車二百六十六輛，自行車一千輛，馬車四十八輛，騾、馬駱運八十九匹。

1953年，交通工具又有了空前的大發展，全縣擁有土車八百輛，三、四輪車四百多輛，自行車一千二百輛，馬車一百八十輛，單沿海靈川一帶就有騾、馬駱運五十匹，手推車六十多輛。但這些都是個體經營，沒

有統一管理，車輛又多集中在城南、涵江、笏石、黃石、埭頭、平海、瀨溪、江口等地的公路沿綫，加上有的技術不高，這不能適應社會發展的需要和羣衆的要求。1955年春，縣公安局在涵江、城區、笏石等地成立了交通管理站，對原有那些工人進行整頓，加強交通安全宣傳教育，1956年3月由公安局移交縣交通局領導，成立了城區、涵江、笏石三個非機動車管理站，對民間工具進行了三統管理，就是統一調度，統一承攬，統一運價，每年又進行一次駕駛技術測驗和車輛檢查，合格者發給管理執照，不合格者動員其轉業，隨着生產發展的需要，1956年，再增設了白沙、梧塘、江口、黃石、瀨溪、埭頭等分站。1958年，爲響應縣委提出實現運輸車船化，改造道路，解放肩膀的號召，舉辦了築路造車技術員訓練班，參加的一百廿五人。與此同時，我們提出的戰鬥口號是「苦戰三十二天，實現運輸車船化，解放社員肩膀苦，消滅千年竹扁担，我們的千勁賽武松，築路技術超魯班，生產智慧賽諸葛，開闢子孫幸福路」。發動羣衆，依靠羣衆，掀起了修路造車造船高潮，全黨動員，全民動手，人人獻材，個個獻計，自力更生，日夜苦戰，在短短的幾箇月中，共造了各種車子十萬四千多輛，船子六百四十隻，充分發揮了鋼鐵元帥的先行作用。

在運輸組織和使用上，是抓住時機，服務中心，集中力量，保證重點，照顧一般。所以在各個時期，都根據黨的中心任務，對各種物資進行站隊，分別輕重緩急，全力保證重點物資的運輸。如在農業戰綫上，以糧爲綱，將種子、秧苗、地瓜苗、農具、農藥、肥料等，安排在第一，作爲一項政治的任務去完成；在工業戰綫上，以鋼爲綱，將煤、石灰石、耐火磚和基建材料等安排爲首要的任務，作爲戰鬥的任務去完成。爲了有力地支援農業生產，解決勞力不足，並貫徹了「低利多運」的精神，降低了運費百分之二十至三十，有力地支援了工農業生產。

民間運輸工具爲大煉鋼鐵服務，1958年，在縣委的正確領導下，成立了縣運輸團，全縣組織了馬車、土車、二、三、四輪車五百多部，獨輪車一萬多輛，木帆船、溝、溪船一千多隻，載重量達到七千多噸，按軍事化形式編成八個營，二十二個連，五十八個排。此外，各公社還有自己的運輸隊伍。全縣一共擁有一萬多人的正規軍，還有後備軍十萬人，做到要人有人，要車有車，要船有船，隨調隨到，川流不息地把鋼鐵「糧草」及時運到每個鋼鐵基地去。

我縣在公社化后，發揮了公社無比的優越性，民間運輸工具有了新的發展，全縣現擁有專業隊運輸的土車二百五十五輛，馬車二百八十輛，二、三、四輪車八百三十二輛，手推車一百多輛，農村的付業隊共有土車四百多輛，三、四輪車三百多輛，馬車一百多輛，牛拉車二萬多輛，真是車如水，馬如龍，交通四通八達，形成了一個密如珠網的層層運輸網。

四、海運的發展情況

（ 1 ）海航綫

我縣海航綫主要的有涵江至埭頭前海綫，長十九海里，途經美湖、營杯、汀岐等地；涵江至平海、南日綫，長二十八海里，途經營杯、黃瓜嶼、后青嶼、野馬嶼到南日的坑口；涵江至湄州綫，長四十四海里，經石城、平海、莆禧等地；涵江至東潘、前沁綫，長三十七海里，途經石城、平海、赤坡到東潘；此外，通縣外的有南達泉州、廈門、汕頭等地，北通福州的海口、平潭、賽岐、直至浙江、溫州、上海、青島等地。

（ 2 ）港 口

我縣主要的港口及停泊的能力：①秀嶼港在忠門公社南部，形勢險要，是一個天然的良港，也可以做軍港，能停泊八千噸輪船一隻，二千噸輪船數隻。抗日戰爭前，外國輪船及本國輪船經常停泊在這裡，承運食鹽。並有一座簡易的水泥鋼筋混凝土碼頭和倉庫設備，抗日戰爭時，均被日機炸毀，以後輪船就沒有在這裡停泊。②三江口位於涵江公社新浦大隊，在涵江鎮南部，因處在南北洋兩大海渠的匯合處，由於水流冲刷，使港口水位變深，能停泊三千噸輪船一隻，一千多噸輪船二隻。1895年有烏茲木帆船，木帆船來到此港，以後陸續有輪船及大量木帆船在這裡停泊，這些船上起初多是浙江和泉州人，從關東運來大豆、豆餅、花生油、豆油等。它是一個大有發展前途的天然良港。③后海港和前海港位於埭頭公社西面約三華里，是一個商港，因為泊位較淺，輪船不能出入，只能停泊一百噸以下的木帆船，這裡出口的東西多是食鹽，運往江西、閩東等地。

(3) 輪船發展概況：

早在1906年，三江口就有「荊州」號（50噸）和「福州丸」號（100噸）等輪船航行三江至福州、寧波間。但當時因航行安全設備差，不少人視航海為畏途，所以發展不快。1912年，涵江大行商黃二孫投資三十萬元，向英商購買鐵壳輪船「國民」號一隻，噸重七百噸，航行涵江至上海間，后因手續不清受騙，只航行數次，船被英商駛回英國，交涉無效，形成破產。1929年，勝利船務行購買「福星」輪船改名為「涵興」，航行涵江至福州、三都間，后因無意經營，出售他處。以后又有大同商行購買鐵壳輪船「華洋」號，噸重1400噸，不久因觸礁破產。當時，我縣商人還先後購買了「福安」、「新華興」、「永美」等輪船，航行上海、溫州、廈門等地。這些輪船，有的因中途發生事故沉沒，有的至抗日時被國民黨拉去填海。自己經營輪船因風險大，後來只願經營代理業務，全縣從1928年至抗日前，有順安輪船公司，經營「振安」、「合安」、「福裕」等輪船；順安公司經營「順安」輪船，宏安公司經營「升利」輪船。

抗戰勝利后，我縣私營輪船只有二隻，「寧海」和「新華興」號，航行廈門、溫州一帶。「寧海」在1949年2月觸礁沉沒；「新華興」在近解放時被國民黨拉至廈門，亦沉沒。

三江口在1928年后，輪船業務雖有發展，但因受外輪的排擠和反動政府的摧殘，不能得到正常發展。抗日戰爭初期（1937年——1940年），因沿海港口遭受敵人封鎖，獨三江口沒有，一度成為全省最大的吞吐港，商業畸形發達，那時，涵江有「小上海」之稱。

解放后，為發展我縣沿海交通，1955年1月間，開闢涵江至南日綫，派「合展」輪船承運客貨，只航行一次，即被蔣匪飛機炸沉，死難旅客、船員四十三人，損失約二十萬元。后再換「新福利」、「永久」、「萬隆」等輪船繼續行駛。

由于輪船業務的興起，我縣輪船業務報關行的設立，解放后還有七家，另公營一家。主要業務是代理輪船，搬運貨物，並代貨主去辦理出口手續。業務競爭厲害，矛盾很多。因此互相猜疑，互相傾軋。1952年后，因國營貨運多、私營貨運少，加上廈門、福州、泉州等港輪運增加，所以私

營船務報關行業減少。1954年后，全部停業，所有人員政府均予妥善安排，分配在交通和商業等部門工作。

(4) 木帆船發展概況：

公元1858年，本縣埭頭黃岐村劉三四師，首先建造「蓋興號」木帆船一隻，噸重一百八十噸，船型是鳥型圓底，三支桅帆，航速每小時可航行三至四海哩。全船人員計有二十五人，航行至本縣各港口及福州、福安等地，出口物資多是食鹽，進口物資是柴火及零星什貨。到1888年，埭頭黃岐劉灶師的「同興號」大型木帆船，噸量達到三百噸。1892年，大資本家黃二孫在上海、溫江經營商業，來往物資甚多，均雇用寧波、惠安等木帆船承運。以後我縣沿海人民看到航海可以謀生，石城、莆禧二地就有羣衆籌資建成或購買木帆船，從事海運職業。但那時船主爲兜攬生意，商業資本家又想發橫財，壓低運費，所以運費收入微小，同時，帝國主義輪船侵入我縣后，木帆船受到排擠，所以船數發展不多。到了第一次世界大戰期間，歐洲列強忙於戰爭，外輪沒有入港，那時，我縣木帆船有了新的發展，全縣共有木帆船二百多隻。抗戰后，因國民黨腐敗無能，把較大木帆船拉去杜塞港口，做爲封鎖港口的障阻物，加上匪患猖狂，搶劫輪船時有所聞，封建霸頭又各霸一方，航海阻塞，船隻損壞甚多，船主只好改行謀生。

1945年抗日勝利后，海運一度暢通，石城、莆禧等地船民認爲航海可發展，籌備資金，修理破舊的木帆船，有的將大船改爲小船，每只幾乎都是二百担以下。這些船隻有時做運輸，有時做行商，全縣計有破爛不堪的木帆船一百八十多隻。解放前夕，國民黨逃跑時，木帆船多被劫走，所以船民對國民黨非常痛恨，因此解放廈門時，船民都積極地響應黨的號召，踴躍支援解放軍做好支前工作，解放了廈門和沿海島嶼。船民在黨和人民政府的關懷下，進行貸款、救濟，修建船只，使海上運輸得到迅速的發展。

1952年，黨爲了領導船民逐步組織起來，進行集體經營，打擊水運事業的投機商，在溫江新開河組織了一個木帆船聯運社，吸收五十二隻船參加，到1954年就擴大到三百八十只，1954年11月，爲了適應工農業生產發展，把木帆船聯運社改爲木帆船中隊，1956年，在實行

工商業社會主義改造中，交通運輸業也組織了涵江、后海木帆船運輸合作社，東潘、塔林、前運等地也成立了木帆船運輸小組，計有船五百二十二隻，載重六千零十五噸，將木帆船折價入社（組），還本付息、定期還清。到1957年5月爲了支援農業生產，實行五社合一，后海木帆船運輸合作社及塔林、東潘、前運等木帆船運輸小組，均合併將入當地農業社統一經營、管理，涵江木帆船運輸合作社，仍然單獨經營。1959年5月，隨着農村公社化的發展，把涵江木帆船運輸合作社轉爲地方國營水運公司，計有船隻一百零八隻，一千二百五十噸，職工四百五十九人，在此同時，還成立了修造廠，計有工人六十五人。埭頭、塔林、南日、靈川、港里、東角、湄州、三江口等地則分別成立了木帆船運輸專業隊，計有船三百七十一隻，載重四千六百九十八噸。

1949年至1959年木帆船、輪船的
運量與運能增長情況表

時 間	出 口 量	進 口 量	船 隻	噸 位	註明
1949年	2 0 5 1 3噸	3 0 7 6 9噸	2 2 2	2 8 3 6噸	沿海 木帆船
1950年	2 4 3 9 4噸	3 6 5 9 0噸	2 6 4	3 2 2 2噸	同
1951年	2 7 7 2 0噸	4 1 5 8 0噸	3 0 0	3 5 9 8噸	同
1952年	3 0 9 5 4噸	4 6 4 3 1噸	3 3 5	3 9 6 6噸	同
1953年	3 9 7 3 2噸	5 9 5 9 8噸	4 3 0	4 9 4 6噸	同
1954年	4 5 6 0 0噸	6 8 5 0 8噸	5 1 9	5 9 9 8噸	同
1955年	4 1 7 6 7噸	6 2 6 5 1噸	5 2 4	6 0 9 7噸	同
1956年	6 6 3 9 5噸	6 8 1 1 9噸	5 2 2	6 0 1 5噸	同
1957年	5 9 8 7 0噸	7 6 4 3 1噸	5 3 9	6 4 3 1噸	同
1958年	4 7 2 0 7噸	7 3 8 8 2噸	5 6 0	7 0 6 1噸	同
1959年	4 5 8 9 5噸	9 6 6 7 8噸	4 7 9	5 9 4 8噸	同
1956年	3 3 7 8噸	9 7 5噸			輪 船
1957年	2 2 2 0噸	6 8 9噸			同
1958年	2 1 0 1噸	3 2 1 3噸			同
1959年	2 3 9 6 8噸	2 0 2 6 8噸			同