

010023

# 福清交通志



福建省福清县交通局  
《福清县交通志》编纂组

一九八六年十二月

# 目 录

前言.....	( 1 )
凡例.....	( 3 )
概述.....	( 1 )
福清县政区图.....	(插页)
福清县公路交通图.....	(插页)
编年大事记.....	( 8 )
第一章 道路.....	(13)
第一节 古道.....	(15)
一、驿道.....	(15)
二、县际古道.....	(17)
三、县内古道.....	(18)
第二节 公路.....	(19)
一、国道——福厦公路.....	(19)
二、省道——大真公路.....	(21)
三、县道.....	(22)
四、乡道.....	(26)
五、公路养护.....	(29)
六、公路绿化.....	(35)
第三节 融城街道.....	(38)
第四节 侨胞捐建的道路.....	(40)

第二章	桥梁	(44)
第一节	古桥梁	(46)
一、	龙江桥	(46)
二、	蹶云桥	(49)
三、	波澜桥	(51)
第二节	公路桥梁	(54)
一、	福清大桥	(54)
二、	利桥	(55)
三、	道桥	(57)
第三节	侨胞捐建的桥梁	(59)
一、	可洛桥	(59)
二、	凤迹桥	(61)
三、	后垄桥	(61)
四、	溪头桥	(62)
五、	陈白桥	(63)
第三章	港湾 航道 渡口	(64)
第一节	港口	(65)
一、	海口港	(65)
二、	江阴(下垄)港	(68)
三、	桥尾港	(70)
四、	壁头角码头	(71)
五、	其他码头	(72)
第二节	航道	(73)
一、	县内航道	(73)

二、县外航线.....	(73)
三、航道助航设备.....	(74)
第三节 渡口.....	(75)
第四章 交通运输.....	(79)
第一节 陆上运输.....	(81)
一、人畜力运输.....	(81)
二、汽车运输.....	(88)
三、摩托运输.....	(99)
四、其他机动车运输.....	(100)
第二节 水上运输.....	(102)
一、人力风力运输.....	(102)
二、机动力运输.....	(105)
第三节 装卸搬运.....	(110)
一、福清县搬运公司.....	(110)
二、乡镇的装卸搬运.....	(113)
第五章 交通工业.....	(117)
第一节 车辆修造.....	(117)
第二节 船舶修造.....	(119)
第三节 配修业.....	(120)
第六章 交通管理.....	(121)
第一节 福清县交通局.....	(122)
第二节 交通管理.....	(125)
一、路政管理.....	(125)
二、航政管理.....	(131)

三、车辆与驾驶员管理.....	(132)
四、历年交通事故与海损事故.....	(135)
第三节 运输市场管理.....	(138)
一、运输市场管理机构.....	(138)
二、三统管理.....	(139)
三、运输市场的开放与管理.....	(141)
四、运价管理.....	(142)
第四节 企业的经济责任制.....	(146)
第五节 职工文化教育、劳保福利.....	(148)
一、文化教育.....	(148)
二、劳保福利.....	(150)
附录一 英模录.....	(152)
附录二 福清县公路一览表.....	(157)
附录三 福清县通路、通车、未通车的乡(镇)、村名表.....	(164)
附录四 福清县公路桥梁一览表.....	(168)
附录五 福清县新建桥塔记(叶向高).....	(184)
附录六 杂记.....	(185)
(一)、赠车赤子心 交通增繁荣.....	(185)
(二)、福清盐运.....	(185)

# 前 言

编修地方志，是我国民族文化的优良传统，也是老一辈革命家生前所倡导的文化建设事业，尤其盛世修志，是我们神圣而光荣的历史使命，是造福子孙后代的一件大事。县交通志纪述一县交通运输的全貌，对探求交通运输、交通工业的发展规律，吸取历史的经验、教训，立足当代，继往开来，具有重要的现实意义。

福清背山面海，幅员辽阔，物产富饶，旧社会交通阻塞，民不聊生。建国后，在中国共产党和人民政府的关怀、重视下，水陆运输全面发展，公路尤为畅达，国道、省道、县道、乡道纵横交错，密如蛛网，为支前、工农业生产、经济建设、人民生活创造有利条件。特别是福清系著名侨乡，爱国爱乡侨胞捐资造桥、修路、赠车所在多有，为桑梓的交通运输事业出大力、立大功，闾里无不称道。

我县人文鼎盛，素有海滨邹鲁之称，《福州府志》、乾隆版《福清县志》、1960年稿《福清新志》（材料）的记载，启迪我们油然而生主人翁的自豪感。每当目睹三十五年来交通运输业的巨大成就，眼前呈现一派欣欣向荣的景象时，就很自然地怀着满腔激情，想把它记录下来，但我们编史修志的基础知识十分浅薄，不敢贸然从事，赖有上级领导及时部署具体指导，从邯郸学步到大胆尝试，编写了十万字多的初稿，并在这基础上邀集局内外老领导、老交通、知情者和社会知名人士座谈、核对，根据提出宝贵的意见先后两易其稿，基本完成了《福清交通志》的编纂任务。但限于我们的水平，可能还存在

许多缺点甚至错误，迫切期望领导、同志随时指正！在征集资料过程中，得到兄弟单位和有关人士的大力支持，供给了许多可靠的素材，我们衷心感激，谨致谢意！

## 《福清交通志》编纂组

1986年12月

附《福清交通志》编纂领导小组及编纂人员名单：

### 一、领导小组：

组 长：杨来秦

付组长：李忠璋 俞光彩

成 员：俞长钿 林礼钊 李好努 林 强 郑仲俊

张超然 张贤明

### 二、编纂人员：

主 编：俞光彩

付主编：郑仲俊 张超然 敖定铭

编 辑：张贤明 何 林 汤臣和

摄 影：毛祚华 薛 浩

## 凡 例

一、本志稿的上限为1915年，下限为1985年，部分章节延至1986年，部分古代道路、桥梁、运输工具等追溯至宋、元、明、清等代。

二、本志稿本着“详今略古、详近略远”的原则，重点编写中华人民共和国成立后三十五年的资料。

三、本志稿中的历史朝代，一律沿用旧称，如“宋”、“元”、“明”、“清”、“民国”等。

四、本志稿记载的时间，中华人民共和国成立前用旧历，括号内注明公历；中华人民共和国成立后一律用公历。志稿中的“建国前”、“建国后”系分别指中华人民共和国成立前和成立后。

五、本志稿中的地名，用普查后名称。记述过去史实使用原名，用括号注明现代名称。

六、本志稿中，凡引文都注明出处，摘抄原文一律加引号。

## 概 述

福清位于福建东部的中段，依山傍海，北与闽侯、长乐二县接壤，西北邻永太，西与莆田毗连。南临兴化湾，隔海与莆田的平海半岛、南日岛遥对，东濒海坛海峡与平潭县相望。全县东西宽46.5公里，南北长53.5公里，形似一颗大蘑菇，面积为1518平方公里，人口96万人，有海外华侨和港澳同胞40多万人，是全国著名的侨乡。

福清在1200多年前就设有县治，曾先后隶属于扬州、会稽、闽州、泉州和长乐等州县。唐圣历二年（公元699年），由长乐县分出8个乡设置万安县；唐天宝元年（公元742年），改名福清县。其后数易县名，曾称永昌县、福唐县等；后唐长兴四年（公元933年），改福唐县为福清县，一直沿用至今。中华人民共和国成立后，先后隶属闽侯、晋江、莆田、福州等地市，现辖7镇，14乡，440行政村，1719自然村。县人民政府驻融城镇，距福州市60公里。

全县地形以丘陵低山为主，其面积占全县的五分之四；平原和河谷盆地小而零散，面积只占全县的五分之一。西部北部多山，属戴云山向东蜿蜒的支脉，山峦重叠，山峯多超过500米，罗汉山、齐云山、后溪山等超过800米，古崖山拔海1000.3米，是全县最高峯。东南濒海。地势西北高，向东或东南倾斜，河流大都向东或东南注入福清湾或兴化湾。

本县海岸线长而曲折，从东北境的城头港西溪口至西南部新厝桥尾的荻芦溪口，全长391.6公里，占全省海岸线总长度的15%。

江流有逕江、松林江、南匿江、海下里江、龙江5条。1956年航道

普查只有龙江航道，里程为14.5公里，其余4条江流浅小。龙江上接龙首河，东张水库建成后，水流速度变慢，淤泥增多，河床变浅，小潮水深只有2.2米，船舶不便行驶。

本县地处低纬，东面南面以绵长海岸线濒临海洋，深受影响，具有亚热带季风性湿润气候，海洋性显著。气候特征是：夏长暖热，冬短温和，冰雪罕见，几乎终年生季；降水丰富，年平均在1050~2000毫米，80%以上的降水量集中在4~10月份；基本属南亚热带，农作物年三熟，可种植亚热带、热带的农作物和果木。年平均气温为17.3℃~20℃。夏多西南风，冬多东北风。春夏间有梅雨，利于农业；夏秋有台风，带来的大量降水（八、九月份），对可能发生的伏旱（常在七月）能起解除或缓和旱情的作用。

依据各地的位置、自然和经济方面的特征，全县可分三个地区：

1、西北部山区，包括一都、东张、镜洋、南岭等乡镇和灵石林场。地势较高，山岭重叠，是本县主要林业（包括茶果）、粮牧区。2、中部平原丘陵区，包括新厝、渔溪、上逕、宏路、音西、阳下、海口、城头、融城等乡镇和海口、东阁、太城三个农场。平原河谷较为开阔低平，土壤肥沃，灌溉便利，是本县主要粮、蔗、果、牧基地。3、东南半岛岛屿丘陵区，包括龙田、江镜、港头、三山、高山、沙埔、东瀚、江阴等乡镇和江镜农场。旱地广布，水田不多。滩涂广，海岸曲折。普种甘薯、花生等，是本县粮、盐、油、渔（包括贝藻类养殖）、牧区。

1985年福清县工农业总产值为4.1亿元，其中农业产值1.9亿元，工业产值2.2亿元（包含村和村以下工业产值0.5亿元）。全县有耕地54万亩，山地142万亩，滩涂37万亩。1985年产粮

22万吨；经济作物以花生、甘蔗为主，名列全省前茅，花生产量占全省总产量的四分之一，甘蔗产量是福州地区总产量的71%，在全省居第五位；水果主要有龙眼、荔枝、枇杷、柑桔；贝藻类和鱼虾类养殖发展迅速，年产量已达2.3万吨；山羊牧养年近6万头，高山羊以腴嫩鲜美闻名海内外。

工业从1949年以前的两个小印刷厂和一些小碾米厂、土糖坊基础上，发展为拥有轻工业中的制糖、罐头、味精、酱鲟、酿酒、鞋革、塑料、服装、造纸、印刷、纺织、食品、粮油加工、制冷、竹木藤器等工业和重工业中的化肥、机械、钢铁和电子等工业。清华糖厂是引进侨资合营的大型糖厂，设备先进，规模巨大，日榨甘蔗2000吨，是全省四大糖厂之一。它和华侨罐头厂、电子计算机外部设备厂、服装鞋革两个群体都有广泛的发展前景。工业产品中的糖和原盐产量都占福州市总产量的80%以上。

本县矿藏不多，只有蕴藏大量的花岗岩、叶腊石、高岭土等矿产，但尚未大规模开采。

明清时代，县境交通闭塞，只有传递官府文书的驿、铺小道，荆棘瓦砾，满眼荒凉。辛亥革命后，筑路仍未引起注意，通往福州的三条旧道更是坑洼难行，加上荒山野岭盗匪充斥，商旅常为之裹足。1926年间，在建造福厦公路的带动下，县工商界人士发起修筑了福清第一条公路——融（城）宏（路）公路。1928年通车，1931至1933年分别延伸到东张和海口。虽然路况很差，标准很低，但在1938年为遏阻日本军的侵略均遭彻底破坏。

1949年8月，福清解放，中国共产党给人民带来了幸福，为了繁荣国民经济，提高人民生活水平，抓紧修筑公路工作。1958

年，掀起修路高潮，县成立公路建设指挥部，下分海（口）松（下）、融北（融城北门至作坊）、一（都）（后）溪、渔（溪岭脚）龙（田）四个指挥所，全面规划有步骤地增建扩建公路、桥梁。仅从1949年到1959年的十年间，全县就修筑了10条公路，长达221公里；兴修农村大车道16条68公里；田间道路4237条2572公里；兴建大小桥梁62座。1979年以后，又一次掀起修路高潮，截至1986年1月1日，全县城乡公路共有64条，总长587.4公里，公路密度达到每百平方公里38.7公里，高于全省平均水平。1985年，全县已初步形成以国道福厦公路和省道大真公路为骨干，以融城、下垄等主要枢纽为中心的三经三纬公路网。

南北三经线是：

一、北从常思岭入境经镜洋、宏路、上逕、渔溪、新厝等乡镇，至桥尾进入莆田的福厦公路；

二、（长乐玉田）——石湖岭——融城——龙田——高山——小山东（隔海轮渡接平潭）；

三、南岭——海口——玉瑤——目山——下垄——江阴（海口至玉瑤段未接通）。

东西三纬线是：

一、（莆田吉风）——三角埕——甘厝——宏路——融城——海口——城头港西（接至长乐）；

二、岭脚——龙田；

三、渔溪——下垄——江镜——江镜农场——镜头宫（接大真公路）。

加上许多支线分道，使全县公路系统的整体通过能力大大提高，

交通方便，四通八达。沿海的鱼鲜贝类，傍晚装车，翌晨即可在南平、三明等地市场上销售。为发展商品经济和工农业生产创造了有利条件。

明清时代，我们祖先都是用扁担、枪担肩挑盐、鱼鲜、蛭苗、农付产品等运往县内外；用篾、轿子扛抬乘客，工具十分落后。民国时期，仅有极少量的板车、人力车。20世纪50年代，虽然有所发展，但数量仍然有限，运输能力很差。随着工农业生产的发展，公路的兴建，运输工具也迅速更新。由马车、四轮车过渡到机板车，进入现代汽车运输。

中华人民共和国成立后，注重发展汽车运输，1952年4月，福清汽车运输站成立，购置第一辆30座位的道奇汽车，1961年5月，福清县汽车运输公司（原名福清县人委车队）成立，拥有华侨捐献5辆英国产的奥斯汀柴油车；至1986年底，全县拥有货运汽车885辆3267.6吨位，客车381辆4936座位，机板车214辆，二、三轮摩托车1316辆，轮式拖拉机393辆，手扶拖拉机5025辆，特种汽车7辆，起重车3辆。还有自行车12万辆。担负着全县90%物资的运输任务。

我县爱国爱乡侨胞、侨眷捐资修路、造桥、赠车，为桑梓交通运输事业出大力立大功。从1956年至1984年14个乡镇华侨捐资146.6万元，修筑乡镇街道2.4公里，行政村路46.8公里，自然村路35.3公里；修建桥梁10座；赠送平地机2台，震动压路机2台，轮式拖拉机26辆；手扶拖拉机124辆，小汽车20辆，旅行车75辆，摩托车69辆，货运汽车49辆，共367辆。

运输工具的不断改革，大大提高了运输生产力，1985年完成

货运量47.9万吨，货物周转量4198万吨公里，客运量722.8万人，客运周转量16731万人公里。（社会与个体运输未统计在内）。比1952年完成货运量1.9吨，增长24倍；货运周转量65.9万吨公里，增长62倍；客运量3.3万人，增长218倍；客运周转量165万人公里，增长100倍。

本县港湾有福清湾和兴化湾。海口港位于龙江下游的福清湾顶部。在公路未兴建前，盐、糖、鱼、竹、木、农副产品、生活资料等都以海口码头为吐纳口，运输业兴旺，曾有“小上海”之称。1949年以后，公路大量修筑，虽水运任务逐步由陆运承担，但水上运输业仍有发展。

海口大成码头于抗战期间炸毁，1954年后，先后建造了四个码头。航线由海（口）平（潭）线延伸北至长江下游的江浙沿海，南至广州、海南岛。运输工具从民间时期的舢板、篷船、少量残破不堪的木帆船、发展为机轮船和驳船。1966年底只有3艘机帆船、2艘驳船，发展到1984年底拥有机动船129艘，5101.5净吨位，总马力4068匹。1984年货运量14.3万吨，比1952年货运量0.2万吨，增长71倍；货运周转量2906万吨公里，比1952年的22万吨公里，增长131倍。

民国时期，本县通车路段少，机动车辆寥寥无几；水运也只有少数篷船、木帆船，如有破漏，要到北坑村一个规模很小、设备简陋的船舶配修厂去小修补，谈不上交通工业。1958年后，随着交通运输业的蒸蒸日上，车辆、船舶数量激增，车辆、船舶修造业便应运而生。车辆修造业务主要由“福清县汽车修配厂”经营，船舶修造业务主要由“福清县航运公司”附设造船厂兼营。这两个修造业都是从无

到有，从小到大，至1984年已各具规模，不仅能够修理本系统的车辆、船舶，而且能够向外承揽业务。其余137家个体修车户分布在公路旁，经营小修小补业务。

本县各级交通运输管理机构，在20世纪50年代已基本齐全。至1984年，在县交通局管辖下，有宏路、东张、渔溪、江阴、融城、海口、龙田、三山、高山等9个交通管理站，汽车运输公司、航运公司、搬运公司、交通工程公司、交通运输公司、汽车修配厂等6个企业单位和7个乡镇运输社（搬运站）共有职工1122人。另有省属交通监理站、公路段、航管站、福清汽车运输站等4个单位分管车、路、港、航事宜，规章制度日臻完善。

总之，建国三十六年来，特别是在中国共产党十一届三中全会后，我县交通运输面貌起了巨大的变化，取得了惊人的成绩，与建国前任何时期相比都是天差地别，这成绩鼓舞我们继续前进，为祖国四化建设事业做出贡献！

## 编 年 大 事 记

- 1915年 陈大成独资建造海口大成码头。
- 1919年 海口龙江桥梁倾一门，乡人重修。
- 1920年 印尼侨胞林民文等募捐建造苏田村至渔溪街石路。  
海口建造石结构的蝴蝶式码头。
- 1928年 福清第一条公路——融宏公路通车。
- 1930年 海口龙江桥梁折两条，乡人募修。
- 1935年 我县出国华侨分别在渔溪的郎官港、高山的万安港、海口的海口港乘船直到厦门港，然后转轮出国。  
华侨戴祥滋捐资铺设融城后埔街石板路。
- 1936年 戴祥滋独资建造福清北门外可洛桥。
- 1937、1938年 国民党政府为了遏阻日寇前进，毁坏公路、桥梁。
- 1946年 11月福厦公路动工复修，1947年11月通车至宏路，  
1948年3月延伸至渔溪，7月通车至莆田江口。  
1949年5月因沿线30多座桥梁被焚毁全线断车。直至1949年底中华人民共和国建立后才恢复。
- 1949年 8月16日福清解放，划属闽侯专区管辖。
- 1952年 修建南门大桥（木桥）。1970年改建为钢筋混凝土双曲拱桥。  
建造省道大真线，1953年6月通车。
- 1953年 “扛工”出身、多次评为先进生产者的搬运老工人林皮

弟应中华总工会邀请光荣赴北戴河疗养。

- 1954年 修建高山北坑码头和锦城码头。
- 1955年 连续五年评为省交通系统劳动模范的潘奕坤出席全国交通系统劳模代表大会，并参加北京“五一”节观礼。
- 1956年 闽侯专区撤销。福清县改属晋江专区。  
5月1日福清县交通局成立。  
修建甘厝至东张公路，1957年延伸至濑底，1958年接通岭下，1969年甘吉全线通车。
- 1958年 动工修建玉福公路，1967年全线接通，1969年竣工列养。
- 1959年 8月15日恢复闽侯专区，福清县仍归属闽侯专区管辖。
- 1960年 在海口港与屿头岛之间建立了四处灯标。
- 1961年 5月海口龙江桥公布为第一批省级文物保护单位。  
修筑圣（帝桥）西（亭）公路。  
侨胞赠送五辆奥斯汀汽车；5月，“福清县人委车队”成立。
- 1962年 修建东张水库渡口。
- 1963年 7月福清县交通局局址迁小桥街，直到现在。  
修建小山东渡口，1976年扩建为轮渡码头。
- 1964年 修建山东海码头和江阴轮渡码头。
- 1965年 凤迹村旅外侨胞捐资修建东方红至凤迹乡路，全长7公里，两年完成。
- 1966年 修建利桥码头。  
2月20日，闽侯养路段在福厦线51+600至52+808的宏路镇棋山村召开公路绿化现场会议。