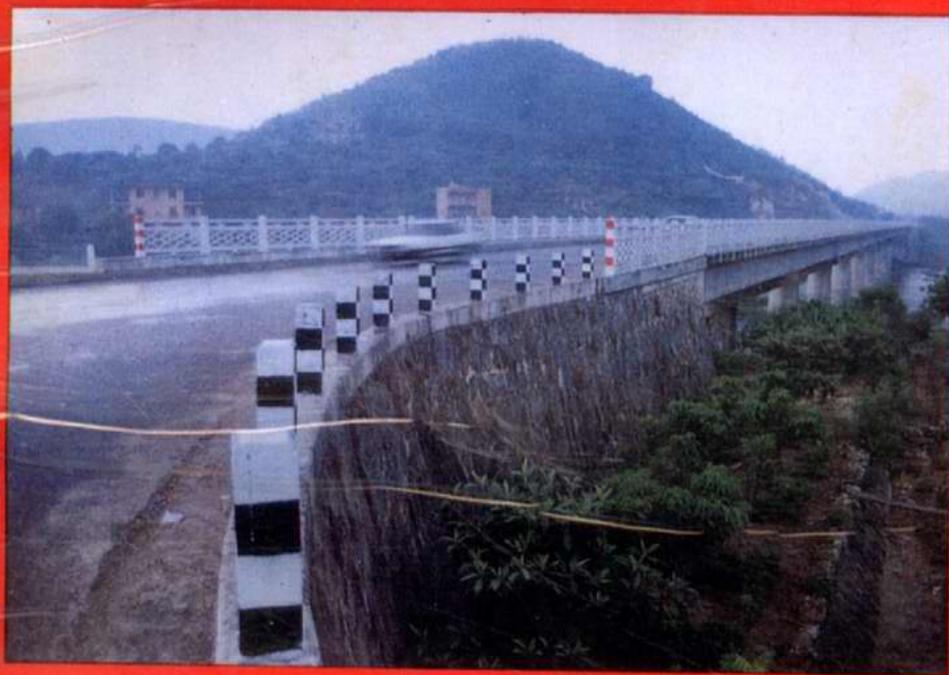


# 莆田县

010097

# 交通志



PUTIANXIAN JIAOTONGZHI

陈景珍 蔡国耀 主编  
福建人民出版社

# 莆田县交通志

陈景珍 蔡国耀 主编

福建人民出版社

1994年·福州

# 《莆田县交通志》

## 编写组名单

组 长：许仙集  
副组长：李文松  
主 编：陈景珍 蔡国耀  
成 员：方 勇 方开涛 刘亚森  
          陈国龙 郑太平  
摄 影：陈德正

7

# 前 言

莆田县第一部《莆田县交通志》，在中共莆田县委、县人民政府的直接领导下，在莆田县地方志编纂委员会的悉心指导下，在县交通局领导和编写人员共同努力下，经过“十月怀胎”，终于一朝问世。这是莆田县交通史上一件值得庆贺的事。

莆田地处福建沿海中部，地理位置优越，自然环境天成，地灵人杰，素有“文献名邦，海滨邹鲁”之称。莆田人民在创造光辉灿烂业绩的同时，以筚路蓝缕的精神开发交通事业，建立了丰功伟绩。中华人民共和国成立之后，为发展经济，巩固国防，全县人民在党的领导下，倚重交通建设，逢山开路，遇水搭桥，临海筑堤，公办民助，民工建勤，初步实现水陆交通网络化。特别是随着经济体制的改革，对外开放对内搞活，商品经济迅猛发展，群策群力办交通的形势方兴未艾，莆田的交通事业建设正迈向鼎盛时期。

《莆田县交通志》记述了莆田县交通发展的历史，纵横上下逾千年，反映了本县交通建设全貌，既记载了莆田县交通事业的伟绩，又宏扬了莆田人民战天斗地的团结、奉献、求实、创新的精神，是后人借鉴历史，激励人们承前启后再创伟业的乡土教材。

《莆田县交通志》在编写过程中，资料收集力求翔实，体例按照志书的要求，纲目力求简明扼要，叙述力求言简意赅，有一定的可读性。它是莆田地方志书的重要组成部分。

囿于首次组织编写这部庞大的文字系统工程，资料缺乏，

加上时间紧迫,以及编写人员水平有限,错漏之处在所难免。  
竭诚欢迎读者批评、指正,以期再版修订。

莆田县交通局局长 许仙集

1990年9月

## 序 言

《莆田县交通志》的编写成功,是莆田交通史上,也是莆田方志史上的一件喜事。

全书分为概述、大事记和陆路、陆路运输、海港、河港、水路运输、交通工业、交通管理、人物传、附录等9章24节,共28万字,并附有图、表、录。以文字记述为主,以图表录为辅,纲目设计基本符合志书体例要求。其中陆路中的路桥,陆运中的机动车运输,水路中的港口,水运中的海运、内河运输,交通管理中的运价管理等是重点篇章,从中可以了解莆田县交通事业兴废盛衰的历史变化。其断限,上自事物发端始,下至1990年底止。

人类生活离不开交通,交通事业的发展,从行的角度看,标志着人类文明生活的提高与进步。莆田县交通史,是莆田人民发展史的一部分。从步行、肩挑、车载、马驮、船运的人畜力运输,到汽船、汽车等的机械动力运输;从石板桥、木板桥到钢筋水泥桥;从渡口、简陋小港,到“全国少有,世界不多”的秀屿港及现代化港口,不断发展。《莆田县交通志》较全面记述了莆田县交通发展的历史,但错漏之处在所难免,有待后人评说补正。序以留念。

莆田县地方志编纂委员会副主任 黄金松

1990年7月31日

# 凡 例

一、本志以马克思主义、毛泽东思想为指导思想,以中国共产党十一届三中全会以来的路线、方针、政策为准绳,记述莆田县交通运输的历史和现状。本志共分 9 章,以文字为主,以图表录为辅。

二、本志编写原则,详今略古,详近略远,详要略次。时间断限,上自事物发端始,下至 1990 年底止。着重记述中华人民共和国成立以来的史实,力求体现时代特点和地方特色。

三、本志以第三人称编写,各个时期的政权机构、官职、党派、地名、人名等都以当时名称为准,使用古地名,括注今地名。如名称过长,第一次出现时用全称,第二次出现时用简称。

四、本志记述的地域范围以 1983 年 10 月确定的莆田县辖区为准,但考虑到城厢、涵江两区从莆田县划出不久,本志也一并给予记述,在必要地方加注说明。

五、本志纪年,辛亥革命以前按各朝帝王年号,后加注公元纪年;民国时按民国纪年,亦括注公元纪年;中华人民共和国成立后以公元纪年。为了简化行文,公元纪年不冠“公元”两字;公历月份以阿拉伯字母表示,农历月份以汉字表示。

文中所称“解放”系指 1949 年 8 月 21 日莆田县解放;“新中国成立”系指 1949 年 10 月 1 日中华人民共和国成立。

六、本志的政治、技术、行业术语,在第一次出现时用全称,或加注说明,后用简称。

七、本志货币单位,在中华人民共和国成立以前,加注当

时货币名称;中华人民共和国成立以后为人民政府发行的人民币。

八、本志主要取材于档案资料、旧地方志及所属各单位的年报等,也吸收今人研究成果和外地交通部门的资料。资料来源,除在正文中说明外,恕不一一注明出处。

# 目 录

概述 .....	( 1 )
大事记 .....	( 8 )
第一章 陆路 .....	(28)
第一节 古道 .....	(28)
一、驿道 .....	(31)
二、驿铺 .....	(33)
三、古大道 .....	(36)
第二节 公路 .....	(37)
一、国道 .....	(40)
二、省道 .....	(43)
三、县道 .....	(44)
四、乡村公路 .....	(47)
五、机耕路 .....	(48)
第三节 华侨建路 .....	(49)
第四节 专用铁路 .....	(49)
附一：莆田县乡村公路一览表 .....	(50)
附二：公路发展一览表 .....	(57)
第五节 桥梁 .....	(59)
一、石桥 .....	(61)
二、钢筋混凝土桥 .....	(67)
附一：莆田县古代桥梁一览表 .....	(76)
附二：莆田县 25 米以上乡村桥梁一览表 .....	(88)
第六节 公路养护 .....	(94)

一、专业养护 .....	( 95 )
二、县乡列养 .....	( 95 )
三、养路费管理 .....	( 97 )
第二章 陆路运输 .....	(102)
第一节 人畜力运输 .....	(102)
一、人力肩挑 .....	(103)
二、轿舆 .....	(104)
三、畜力运输 .....	(104)
四、黄包车 .....	(105)
五、板车 .....	(105)
六、自行车 .....	(106)
七、三、四轮车 .....	(107)
八、独轮车 .....	(107)
附:1965年莆田县交通行业一览表 .....	(108)
第二节 汽车运输 .....	(109)
一、商(民)营汽车运输 .....	(111)
二、个体汽车运输 .....	(113)
三、集体单位汽车运输 .....	(115)
四、国营汽车运输 .....	(116)
五、单位自备车辆运输 .....	(123)
附一:1987年莆田县企事业单位(5辆以上)车辆统计 表 .....	(124)
附二:1990年莆田县各种汽车统计表 .....	(125)
附三:1990年莆田至各地里程票价表 .....	(126)
第三节 其他机动车运输 .....	(128)
一、拖拉机运输 .....	(128)
二、摩托车运输 .....	(128)

三、农用车运输 .....	(129)
附:莆田县营运车辆一览表 .....	(129)
第四节 搬运装卸 .....	(130)
一、组织 .....	(131)
二、劳资 .....	(138)
第三章 海港 .....	(141)
第一节 海湾 .....	(141)
第二节 海堤 .....	(144)
第三节 港口 .....	(146)
一、莆口港 .....	(147)
二、白湖港 .....	(148)
三、宁海港 .....	(149)
四、涵江港 .....	(150)
五、三江口港 .....	(158)
六、秀屿港 .....	(171)
七、文甲港 .....	(197)
八、湄洲宫下港 .....	(198)
九、江口港 .....	(200)
十、南日岛港 .....	(202)
十一、石城港 .....	(204)
十二、东潘港 .....	(205)
十三、前海港 .....	(206)
十四、后海港 .....	(207)
十五、其他小港 .....	(208)
第四章 河港 .....	(211)
第一节 河道 .....	(211)
第二节 港口码头 .....	(213)

第三节 河道治理·····	(215)
第五章 水路运输·····	(217)
第一节 海上运输·····	(217)
一、木帆船运输·····	(217)
二、轮船运输·····	(224)
三、船务代理·····	(229)
四、航运企业·····	(231)
第二节 溪河运输·····	(236)
一、溪沟船运输·····	(236)
二、汽船运输·····	(240)
第三节 渡口·····	(242)
第六章 交通工业·····	(246)
第一节 车辆修造·····	(246)
一、车辆修配·····	(246)
二、车辆配件生产·····	(248)
三、柴油机动车制造·····	(249)
第二节 船舶修造·····	(252)
一、修造·····	(253)
二、修理·····	(256)
三、拆船·····	(256)
第七章 交通管理·····	(258)
第一节 莆田县交通局·····	(258)
第二节 运输市场管理·····	(264)
一、三统管理·····	(264)
二、运价管理·····	(265)
第三节 公路交通管理·····	(286)
一、管理机构·····	(286)

二、交通法规 .....	(289)
三、交通监理 .....	(291)
四、陆上事故 .....	(294)
第四节 水上交通管理 .....	(296)
一、管理机构 .....	(296)
二、港务监督 .....	(301)
三、内河管理 .....	(304)
四、渡口管理 .....	(305)
五、水上事故 .....	(307)
第八章 人物传 .....	(309)
第九章 附录 .....	(317)
一、交通学校 .....	(317)
二、飞机场 .....	(318)
三、文物 .....	(318)
四、诗文 .....	(319)
后记 .....	(325)

## 概 述

莆田县位于福建省沿海中部，木兰溪的下游。东北界福清、北接永泰、西连仙游、东南临台湾海峡。莆田西北山峦重叠，丘陵起伏，其间河谷纵横交错；中部是莆田南北洋平原，有木兰溪、延寿溪、萩芦溪贯穿其中，河网稠密；东部海岸线长 220 公里，屈曲回环，构成醴泉、莆禧、平海三个半岛。海域广阔，有兴化、平海、湄洲三大海湾，罗列南日、湄洲等 120 多个岛屿；湾内有秀屿、三江口、涵江等港口。其中秀屿港水深港阔，不冻不淤，避风条件好，是全国少有的天然良港。

莆田县现辖 21 个乡镇，有 8 个居委会，486 个村民委员会，全县土地面积 1985.25 平方公里，总人口 150.18 万人（1990 年）。境内属亚热带气候，堪称鱼米之乡，也是福建省著名的侨乡。

莆田县早称“莆田”，见于《陈书》及《南史》。陈光大二年（568 年）第一次置莆田县，不久废。隋开皇九年（589 年）第二次置莆田县，不久废。唐武德五年（622 年）第三次置莆田县。唐圣历二年（699 年）划出莆田县境西半部置清源县（后改名仙游县）。宋太平兴国五年（980 年）又划出莆田县境西北部置兴化县。元皇庆二年（1313 年），兴化县治由仙游游洋迁至湘溪（今新县镇）。明正统十三年（1448 年）裁撤兴化县，版土分归莆、仙两县。

莆田县宋太平兴国五年隶兴化军，八年（983 年）兴化军治由游洋迁来莆田，元隶兴化路，明清两代隶兴化府。中华

人民共和国成立以后隶晋江专区，1970年隶莆田地区，1983年11月隶莆田市。1984年6月划出城厢镇和城郊乡成立城厢区；划出涵江镇和涵江乡成立涵江区，均隶莆田市。

莆田县交通运输的特点与它的地理环境有着密切的联系，具有海、陆、河三者兼备的优势。在1949年以前的一千多年时间里，其基本特点是水路运输优于陆路。新中国成立后，由于陆路现代交通工具的发达，水路交通运输逐渐逊于陆路交通运输。

在原始社会，先民们已在这块大地上践踏出原始的道路。西晋永嘉二年（308年），因中州人避地闽隅，莆田人口增长迅速，交通联系得到逐步改善。但唐代以前，兴化平原尚属海潮出没区，沿海道路只能是沿山麓行走。唐代中期，莆田人民在围海造田、改造山河的同时，也整修和改善了水陆交通设施，开辟了自闽北至福州经莆田抵漳州直达广南（今广东省）的驿道，设立了福建最早的驿馆之一待宾馆（今江口镇内）。宋代又盛于兴建石桥，改变了过去依山作势，遇水绕道行走的状况。自此上承州省、下接泉、漳的福兴泉驿道可以经魏塘、涵江、余埔，历江口桥北上；可经过濑溪桥，入仙游县境南下。原来交通闭塞的山区，由于宋、元时期分别在游洋和湘溪设置兴化县，道路交通也得到开辟。古代道路历经元、明、清三代的不断改造、扩充和延伸，县际道路、乡村大路已是纵横交织。

莆田县公路始兴于20世纪20年代初期，经过曲折的修建过程。民国七年一十四年（1918—1925年）间曾设立机构，勘定路线，筹款兴工，但因战事等原因而中途停办。民国十二年一十四年（1923—1925年）建筑的笏石至前沁5公里路段，是莆田最早的公路。闽粤干路莆田段于民国十六年（1927

年) 5月开建, 十八年(1929年)基本完成。民国时期, 莆田县在平原、沿海共兴建公路7条, 总长度115公里, 均是零星片段、多不衔接的盲断路。抗日战争期间(1937—1945年)因为战事, 公路奉令被破坏。至1949年10月新中国成立时, 只有福厦线(今国道福昆线)的公路勉强通车。

新中国成立后, 公路交通得到迅速发展。20世纪50年代, 各级政府首先大抓旧公路的修复改造, 恢复福厦干线及重点新建沿海战备公路, 巩固、保卫了海防和支援了经济建设。1957—1959年“大跃进”期间, 为了开发山区, 又有广大群众对修路的强烈愿望和极高积极性, 大修社队公路, 两年内共修建简易公路182公里, 是1957年的2倍。1959年对已修建的乡社公路进行改造, 提高公路标准。1966—1976年莆田县排除“文化大革命”(下简称“文革”)的干扰, 继续改造原公路, 续建新公路。1978年中共十一届三中全会以后, 随着改革开放的逐步深入, 生产、生活的发展与提高, 都对道路提出更高的要求。莆田县交通部门致力于路政管理和养护工作的改革, 注重提高公路等级, 铺设柏油路面, 扩宽路基, 改弯取直, 清除路障, 使公路建设进入了一个新的发展时期。1990年全县有公路总里程683.3公里, 其中二级公路55.85公里, 三级公路14.40公里, 四级公路329.16公里; 高级路面48.56公里, 次高级路面94.41公里, 中级路面265.82公里。

桥梁的建造始于唐代, 盛于宋代, 且已达到相当高的技术水平。宋代建有以石梁桥居多的各种桥梁60座。元代至清代新建桥梁78座, 并重修改造旧桥梁。一些大型桥梁如江口桥、濂溪桥、熙宁桥、宁海桥, 均处在江海汇合之处, 地形复杂, 工程艰巨, 充分体现了莆田古代劳动人民的聪明、才

智和伟大力量。民国期间，随着公路的兴起，出现了利用古桥加灌钢筋混凝土桥面的公路桥梁。抗日战争爆发后，公路桥梁除阔口桥幸免外，其余尽被破坏。新中国成立初期，公路桥梁均为单车道、木板桥面。70年代以后，陆续改建为永久式石拱桥、双车道。乡村桥梁也不断改变面貌，石拱结构得到广泛应用，遍地开花。1988年建成的濂溪大桥为装配式预应力钢筋混凝土T型梁结构，具有设计合理、造型轻盈美观、线条流畅等特点。1990年全县有大小桥梁800多座，其中永久式公路桥梁达200座，总长度4330.40米。

莆田县的陆上运输，自古代至近代，由于交通闭塞，生产力低下，一直停留在徒步、肩挑、乘舆、畜驮的原始落后状态。民国初年机动车的引进，使交通运输发生了较深刻的变化。民国十四年（1925年）莆田出现第一辆汽车，接着私营汽车公司次第出现，县内开办有民（商）营汽车运输公司7家，其中福兴泉汽车货运公司是福建省最大的一家汽车货运公司，但受到官僚资本的打击排挤，前途维艰。至抗日战争期间，因公路全遭破坏，公司倒闭，部分私人汽车驶运闽北内地。抗日战争胜利后，商民们积极筹资建路，恢复运输，但国内经济濒临全线崩溃，汽车运输很不景气，至1949年县内汽车寥寥无几。

新中国成立初期，县内汽车运输得到迅速恢复，但除省运输公司独家营运外，地方仍以民间运输工具为主，形成了一个机动车和人畜力混合运输的局面。从1958年至1970年发展起的工矿、企事业单位的自备车队，基本是自货自运。1978年改革开放后，乡镇企业异军突起，机动车辆迅速增长，国营、集体、个体车辆纷纷参加社会运输，使陆路运输形成一个多层次、多成份、互相补充、并存竞争的局面。公路运