

010118

東坡

集

文

通

志

卷

霞浦县交通志

霞浦县交通志史编纂委员会编

霞浦县交通志编纂机构及人员

编纂委员会

主任：陈积华（前任：刘正发、陈提坤）

副主任：王木群 陈丽英

委员：陈永珂 刘明朝 谢武强 陈中毓
张元海 张庆达 林志英 陈成法
詹其钗 曾亦波

编纂办公室

主任：陈丽英

副主任兼主编：陈中毓

编辑：林维盛 顾韩生 邱同霖

资料员：李承东

采访：陆华玲 许含兴 郭星安 林钊平

郑 诺 肖志坚 张景祥

制图：林维盛

摄影：刘明朝 陈中毓

篇 目

序言

凡例

概述

大事记

第一章	水路	(1)
第一节	航道	(1)
一、	外海航道	(1)
二、	内海航道	(5)
三、	内河航道	(6)
四、	航标	(7)
五、	航道整治	(14)
第二节	港口	(14)
一、	三沙港	(14)
二、	古镇港	(16)
三、	盐田港	(16)
四、	后港	(17)
第三节	渡口	(18)
一、	盐田渡	(18)
二、	杯溪渡	(18)
三、	其他渡口	(19)
第二章	陆路	(23)
第一节	古道	(23)
一、	驿道	(23)
二、	县际古道	(24)

三、	县内道路.....	(24)
四、	关隘.....	(26)
五、	路亭.....	(27)
第二节	乡村大道.....	(29)
第三节	公路.....	(31)
一、	省道.....	(33)
二、	县道.....	(35)
三、	乡村道.....	(36)
四、	专用道.....	(37)
(第四节	(桥梁.....	(46)
一、	木桥.....	(47)
二、	石桥.....	(47)
三、	钢筋混凝土桥.....	(50)
四、	磴步.....	(52)
第三章	运 输.....	(66)
第一节	水运.....	(66)
一、	客运.....	(66)
二、	货运.....	(68)
三、	水运企业.....	(72)
四、	船舶修造.....	(74)
第二节	陆运.....	(79)
一、	客运.....	(79)
二、	货运.....	(80)
三、	陆运企业.....	(85)
四、	搬运装卸.....	(86)
(一)	搬运生产.....	(86)
(二)	搬运企业.....	(89)
五、	车辆维修.....	(90)
第四章	交通管理.....	(92)

第一节	机构	(92)
一、	交通局	(92)
二、	事业单位	(96)
(一)	航管站	(96)
(二)	公路段	(97)
(三)	监理站	(98)
(四)	中心管理站	(98)
(五)	县运输公司	(99)
第二节	水上交通管理	(100)
一、	法规	(101)
二、	船舶管理	(103)
三、	船员管理	(106)
四、	水上交通事故	(106)
第三节	公路交通管理	(107)
一、	路政管理	(107)
二、	车辆管理	(109)
三、	驾驶员管理	(110)
四、	安全教育	(112)
五、	公路养护	(113)
六、	公路交通事故	(118)
第四节	运输管理	(119)
一、	运输市场管理	(119)
(一)	三统管理	(119)
(二)	行业管理	(121)
二、	运价管理	(122)
(一)	搬运价格	(122)
(二)	水运价格	(136)
(三)	陆运价格	(138)
第五节	规费征收	(142)

一、	养路费	(142)
二、	交通运输管理费	(143)
三、	车辆购置附加费	(144)
四、	港航事业费	(145)
第五章	英模录	(147)
第一节	人物简介	(147)
第二节	先进集体	(148)
第三节	先进个人	(149)
附录		(150)
一、	艺文	(150)
二、	诗歌	(150)
编后记		(155)

序 言

交通运输作为国民经济发展的先行，它必与政治、军事、经济、文化等气脉相通，特别在改革发展的今天，更有必要深刻了解交通运输在现代化建设中的积极作用。霞浦历史悠久，自然条件优越，自然资源丰富，海、岛岸线之长均冠于全省各县，自设温麻县以来的1700余年间，曾长期是闽东政治、经济、文化的中心，这些都为霞浦发展水陆交通运输提供了优越条件。

纵观霞浦交通历史的发展，无不记载交通战线广大干群的辛勤业绩。水上运输从孤舟飘逸到全面实现机动化生产；陆地公路从零点发展到纵横八面的公路运输网络，每百平方公里，公路里程达34.07公里。这些都体现中国共产党的正确领导，体现社会主义制度的巨大威力。所以，正确理解交通历史的演变和发展，不仅有其深远的历史意义，同时，盛世修志、志载盛世，更有其深刻的政治意义和现实意义。

《霞浦县交通志》是一部门类比较完善的地方交通专业志书，本着详今略古的原则，它以完备的体例，翔实的史料，追溯了霞浦地方交通事业演变和发展的历史。我相信，《霞浦县交通志》的出版，不仅将为今后霞浦地方交通事业的发展起到参政、资治的作用，而且对交通战线广大干群总结历史经验，奋发图强也必将起到扬鞭催马的作用。

霞浦县交通局局长：陈提坤
一九八九年六月二十七日

凡 例

一、本志定名为《霞浦县交通志》，是一部地方性专业志书，以《霞浦县交通史志资料汇编》为基础编纂而成。全面地记载霞浦县交通运输业的历史和现状。采用语体文记述体，标点符号以《现代汉语》规定为准。

二、本着详今略古，史不断代、立足当代的精神。上限时间不拘，依事为限以溯源流；下限断于1987年，某些事延至脱稿之时。

三、交通门类横排竖叙，力求详尽不漏。以存史、致用两大目标为出发点，按照“时经事纬”的原则，分类述事。本志分章、节、目、子目等四个档次，目以一、二、三……为序，子目则以（一）、（二）、（三）……分列。

四、本志体裁以述、记、志、图（包括地图、图片和照片）表、录等体式为框架，根据翔实资料分别撰用，其中以志为主，横排门类，纵叙史实，因事系人。图、表则随文附入，以供参阅。

五、本志述及的历史纪年均沿用当时朝代年号，概以汉字数字书写，并加以阿拉伯数字表示公元年于括号之内以便对照，如晋太康三年（282年）、清乾隆三十四年（1769）。志中建国前、建国后，系指中华人民共和国成立（1949年10月）之前、后。

六、地名概以《霞浦县地名录》为准，古地名加注今地名（无法注明者仍用古名）。

七、志书中数量单位按国家计量标准记写，古道无法换算的则以群众习惯之“华里”（1铺等于10华里）来表现。

八、本志书对纪事所及人物，皆直书其名，有职务或职称者，于姓名之前冠以职务，但不加评论，不加褒贬词。

九、本着“生不立传”的原则，对健在的劳动模范、先进人物、有重大政绩的领导者在以事系人中加以叙述，列入英模录。

十、本志书所引用的史料已记载于资料汇编中，一般不注出处，必要时在括号内加以说明。

概 述

霞浦县地处福建省东北沿海，介于北纬 $26^{\circ}25'$ — $27^{\circ}09'$ ，东经 $119^{\circ}46'$ — $120^{\circ}26'$ 之间。东临东海，西与福安交界，南与宁德、连江隔海相望，北接福鼎、柘荣。全县面积1489.5平方公里。人口45万（1987年）。下辖松城、三沙、牙城、沙江、溪南、下浒6个镇和州洋、水门、柏洋、崇儒、盐田、长春、海岛、北壁8个乡。

霞浦历史悠久，地域重要。晋太康三年（282年）始设温麻县，天宝元年改为长溪县，元至元廿三年（1286年）升长溪县为福宁州（辖福安、宁德两县），清雍正十二年（1734年）改州为府，并增置附郭县，始名“霞浦”，民国二十四年（1935年）起先后归属第一、第八行政督察区，建国后初隶福安专区，现属宁德地区。

霞浦地形以低山丘陵为主，溪流多源于北部山地，主要有罗汉溪、七都溪、大岭溪、长溪、杯溪等。全县耕地面积27.23万亩，粮食年产量235万担，经济作物年产量2.3万担。工业以食品加工为主，年产值可达11477万元。霞浦素有“鱼米之乡”的称号，水产品年产量78万担。

依山傍水之邑，形成古今水陆交通运输生产兼备。水路货运分内、外海：内海往来，自盐田经三都到达宁德，经白犬洋通达福安；自牙城七都经沙埕通达福鼎。外海运输，分县东、县东南、县东北和偏东四条航线。其中东北航路可循东北海岸到达上海、天津、大连；偏东航路可通澎湖、台湾、日本以及南洋群岛。自海禁开，通商设埠后，霞浦沿海运输便日渐繁荣。到光绪中，三都、沙埕先后开港，霞浦各埠航业大减，大势归三都，但

南部沿海商埠的货物运输，尤其是海产品的运输仍十分繁荣。民国初期，水尾官、高罗、渔洋等均是商船云集之所。战争时抗日时期，恢复驿运制度，霞浦沿海各乡均设有民船运输队。古近代水上物资运输以粮食、茶叶和海产品为大宗。中华人民共和国成立后，人民政府致力于恢复水上交通，支援前线。1950年组织船民入股，成立船民协会，全县时有木帆运输船101艘649吨。1956年5月，霞浦县交通局对水上运输实行统一管理，沿海六个乡镇成立水运专业机构——木帆船高级运输社，水运生产从此走向正轨。六十年代起，水运企业致力于船只的更新改造，并逐步向机械化生产发展。到1980年全县实现水上运输全面机械化生产，船只也逐步由木壳向水泥化、铁壳化和高吨位发展。1987年，全县水运企业共有机动船46艘5930吨，年货运量27.6万吨，周转量4178.4万吨公里。个体货运船只638艘4938.6吨。

水上客运生产自1932年后港海运开通，始有客轮正常运输，先后有“福兴轮”、“霞兴轮”、“祥安轮”、“新德安轮”航行于后港至福州、温州，1948年废止。建国后水上客运日益繁荣，六十年代初开辟三沙至沙埕，盐田至飞鸾的客轮运输，七十年代南部沿海各港埠客船不断增多；1985年新开辟的福州至上海客轮——“茂新轮”在三沙停靠，五日一航次。1987年全县共有客船24艘，年客运量3万人次。

陆路交通自西晋以后几经战乱、移民，开辟了由北而南的古道通途。唐宋时期驿、馆、铺的设立，使闽浙官道成为仕子进京进省的大道，同时通往福安、福鼎、柘荣的县际古道以及纵横交错的乡间大道形成沟通城乡经济的交通网络。清代之后，交通工具与交通形式逐渐变更，骑马、坐轿、马车运输在一度程度上减轻了徒步、肩挑、背驮的艰辛。1956年4月小浦公路通车，霞浦始有汽车运输，随后国家投资542.61万元先后修通了各乡镇公路，到1977年全县实现除海岛外乡乡通公路。中国共产党十一届三中全会后，国家又投资147.49万元修建乡村公路。1987年全

县293个行政村已通公路150个，占51.2%，全县公路里程共计512.69公里，其中省道3条150.14公里，县道2条46.09公里，乡道46条306.5公里，专用道8条9.96公里，每百平方公里公路里程为34.00公里。陆运工具从六十年代末叶起逐渐由木板车、三轮车向拖拉机、汽车发展，1987年全县有拖拉机639辆（1980年为拖拉机运输高峰期，全县有1200辆拖拉机），客货汽车480辆，其中客车126辆，货车340辆，特种汽车14辆。机械化陆运工具的发展促进了陆运业的迅速发展，1987年全县客运量为511万人次，货运量为70万多吨，分别比1956年增长400倍和20倍。

交通基本建设除公路外，口港、码头的建设也都是在中华人民共和国成立后得以实现。1955年建成全县第一座50吨级木质结构客运码头——盐田码头；随后人民政府多次拨款修建了三沙渔业公司码头、三沙水产码头、油库码头以及后港、古岭下石砌驳岸码头；1982年国家投资140多万元兴建盐田钓岐码头；1985年国家投资75万元修建古镇港3000吨级客货码头。此外，沿海乡镇各交通要口均建有简易码头。

霞浦造船业五十年代便初具规模，三沙、盐田、下浒等运输社均设有造船车间。七十年代后造船业致力于木壳机动船和水泥船的建造，到1989年全县共建造木壳机动船49艘，水泥船5艘。车辆维修从1956年4月起，霞浦汽车站便有车辆维修车间，六十年代城关搬运站也设车辆维修车间，1975年底成立县汽车修配双定厂；1989年国营霞浦车队成立，承担汽车站客货汽车维修。全县各种机动车辆维修不出县，年创产值在百万元以上。

忆古观今，霞浦县交通事业在中国共产党的领导下，在广大交通战线干群的努力下得到了蓬勃的发展，取得了可喜的成就，形成了一个完整的结构布局和完善的管理体制。水陆运输生产呈现出一派欣欣向荣的景象，交通基本设施的建设日新月异，1987年水运生产中各港口的货物吞吐量达23.1万吨，以煤炭、石油、钢铁、水泥、化肥、粮食为大宗，年货运量近40万吨，创产值在千

万元以上，水上客运量2.7万人次（不含排筏客运）。陆运生产的年货运量31.39万吨，也以煤炭、石油、化肥、粮食为大宗，年客运量达500多万人次。为振兴霞浦经济发展霞浦工农业生产写下了可喜的一页。目前全县1300多人的交通队伍正沿着中国共产党指引的改革的道路去创造未来交通的光辉业绩。

大事记

(公元282——1987年)

晋太康三年(282)

建温麻县，县址在今沙江镇古县。

唐贞元二十年(804)

8月10日，日本第十七次遣唐使船海上遇难，在赤岸镇松模墩登陆，后取道福州前往长安(今西安)研究佛学。

唐末(904——907)

赴仙娘在韩庄(今北壁乡四门桥村)造“四门桥”。

宋皇祐五年(1053)

僧文果募捐建筑赤岸桥，长十丈阔一丈，石板为梁，旁栏以石柱，后被水毁；明成化十年(1474)重修，后复毁；清同治年间(1862—1874)举人吴玉书等募捐集资，改旧址重建赤岸桥，长十六丈，阔一丈左右，旁有石栏。

宋元祐间(1086—1094)

建双拱石桥，位于今下浒镇赤壁村南，后毁；明季林五郎提倡再建，改称福星桥；清乾隆四十五年(1780)赤壁村乡民陈伯业、余兆灿募捐重修。

宋嘉定十六年(1223)

长溪县令杨志修筑县内交通要道西、东杨公岭。(西杨公岭即今杨梅岭，东杨公岭即头陀岭)

宋景炎元年(1276)

元军进逼杭州，赵昱逃至福州，由海道入闽，集勤王师，途经三沙湾时驻跸于北壁岩。文天祥随后也到，途中还留有《长溪道中》诗。

明永乐十六年(1418)

建林良亭于今溪南镇青山村，双层木亭，抬梁式结构，亭中有明永乐陕西巡茶御史林良匾额。清光绪五年重修。

明天顺间(1457—1465)

建临清桥于柏洋乡上万村，清同治、光绪两次重修。

明正德十三年(1518)

知州欧阳嵩建欧公桥于东门外塔头尾。

明万历八年(1581)

知州祝永寿率民修罗公亭，位于松城镇西关街，亭边建有罗公桥。

清雍正十年(1732)

建通津桥于牙城镇杨家溪上。乾隆十三年(1749)霞浦、福鼎商民集资重建。光绪四年(1878)龙亭人陈珠琇及民国初三沙李秉铨先后两次重修，该桥为闽浙交通要道。

清乾隆廿四至廿七年(1759—1762)

郡守李拔在南郊月片河上重建月波桥亭。同治十三年(1874)福宁知府张梦元率属捐俸重修。

清乾隆廿六年(1761)

知县魏象烈重修“盐田渡公馆”(盐田官渡)。

清嘉庆十六年(1811)

竹江村稟贡郑志鳌创筑海滩石道——竹江“达路”，亦称海桥，长八里许，宽三、四尺，用石板铺成，中途有6座跨越港汊的石便桥，每隔一段还旁设石墩，供挑担者交会时避让，

清道光年间(1821—1850)

盐田、七星、东冲、三沙相继设立海关分口。

清同治二年(1863)

龙亭人陈珠琇扩建观音亭寨，座落水门东20华里处。

清光绪年间(1875—1908)

白匏山(在霞浦、福安、宁德三县交界处)开发为商埠港。

清光绪二十八年（1902）

建新安桥于水门大龙溪。

重建溪南镇溪南村的慈寿桥（旧名登仙桥）。

清光绪三十年（1904）

4月，日本“优航丸”轮船载茶出口，于东冲口荷叶礁处碰礁沉没，后东冲海关在礁上架设标志，以便航行。

民国四年（1915）

杜楚丽、冯坝等募缘重建赤岸村西的曲溪桥（旧称市桥）。

民国十三年（1924）

7月，溪里人林汉桐和福安人吴得思、刘啸瑚等筹资重建崇儒乡九龙坑潮潭面石桥。

民国二十年（1931）

在后港乡利埕村开辟霞浦飞机场，后因县长刘圻勾结财政科长郑国雄等侵吞公款，飞机场停建。

民国二十一年（1932）

后港海运开通，由商户罗雨川、陈克桂等合资经营“福兴”客轮，航行于福州、温州等埠，是霞浦最早的客轮运输。

民国二十三年（1934）

兴筑霞鸥（县城至后港）、霞盐（县城至盐田）两线公路。霞鸥路因质量差未能通车，霞盐路仅开一段路坏。

6、7月间，中国共产党西洋海上游击队独立营先后在洪江、赤沙等地建立秘密交通站，其中以赤沙为重点。

8月，闽东红军独立团海上游击独立营第一队配合船民工会护送抗日先遣队伤员200多名，安全抵达西胜龙潭后方卫生所治疗。

民国二十四年（1935）

春，海上游击独立营在赤沙建立红军外海交通站，开展游击活动。

民国二十八年（1939）