

010134

晋江市交通志

晋江市交通局编
上海社会科学院出版社

晋江市交通志

晋江市交通局编
上海社会科学院出版社

(沪)新登字 302 号

责任编辑 张洪怡 江 城

秦 楚

封面设计 张苏予

晋江市交通志

晋江市交通局编

上海社会科学院出版社出版发行

(上海淮海中路 622 弄 7 号)

上海群众印刷厂照排

上海市印刷七厂印刷

开本 850×1168 1/32 印张 12.5 插页 10 字数 310000

1996 年 11 月第 1 版 1996 年 11 月第一次印刷

印数 1—2040

ISBN7—80618—285—3/K·233

定价:40 元

序 一

《晋江市交通志》是根据福建省地方交通史志编纂委员会的部署和要求,在泉州市交通史志编纂委员会和晋江市地方志编纂委员会的指导下进行编纂的。历经八个春秋,数易其稿,终于脱稿付梓。这是晋江有史以来的第一部交通专业志。

《晋江市交通志》坚持辩证唯物主义和历史唯物主义观点,按新方志体例,系统、全面、客观地记述了晋江交通运输事业的历史和现状,突出反映中华人民共和国成立以来,晋江人民在中国共产党和人民政府的领导下,发扬拼搏精神,艰苦创业所取得的辉煌成就。特别是80年代以来,随着“改革、开放、搞活”方针政策的贯彻落实,晋江交通运输事业蒸蒸日上。全市城镇农村的公路纵横交错,各种机动车辆川流不息;福建省第一条高速公路的试验路段已在晋江市奠基开工;海上运输船舶航行于全国沿海各地。300吨级的东石码头成为直航香港的起运点;5000吨级的深沪码头正在加紧施工;青阳机场的拓建工程已正式投入。新的立体交通网络逐步形成。这一切成就凝聚了晋江人民的心血,体现了社会的发展和科技的进步,是以往任何历史时期所不能比拟的。

《晋江市交通志》是具有时代特征和地方特色的专业志书,将为晋江市实现交通运输现代化提供历史借鉴和

现实依据；并借以启迪后人，认识过去，了解现在，展望未来，激励人们不断开拓前进。

编纂《晋江市交通志》是前所未有的举措，也是一项得益今人，惠泽后人的事业，它是在有关部门、各界人士的支持、指导下，编写人员克服种种困难，辛勤努力的结果。值此志书即将正式出版之际，谨写数言，以为序。

晋江市交通局局长 许文兴

一九九五年仲秋

序 二

盛世修志,《晋江市交通志》应运而生。

我作为晋江市交通战线的一名战士,虽然由于分工不同,对志书的编修工作过问不多,但当志书即将面世之际,我和广大修志工作者一样感到欢欣鼓舞,并将和他们一起分享丰收的喜悦。

《晋江市交通志》是晋江有史以来第一部交通专志。她全面记载了晋江始于建置迄至今日一千二百多年来交通运输事业兴衰起伏的历史与现状;她既实事求是地反映古代、尤其宋元时期晋江海外交通的兴盛发达,又详尽介绍近代公路在晋江的兴起与曲折的发展过程,更以浓墨重彩展现了新中国成立以来,特别是改革开放以后海内外晋江人发扬拼搏精神,重振古代海上雄风,致力于海陆空立体交通战略建设的辉煌业绩。

《晋江市交通志》资料翔实,观点正确,体例完备,结构合理,地方特点突出,文字简洁通顺,融思想性、资料性、科学性和地方性于一炉,为晋江市交通运输事业铸造了一块文化丰碑。她的编纂出版,必将为晋江交通运输事业再创辉煌提供科学借鉴和有益的启迪。

在志书即将付梓的时刻,我们特别怀念我们的局长许文兴同志。是他自始至终领导、支持、关心志书的编纂工作;是他为编修工作出谋划策,身体力行;他在身患绝

症后仍然抱病过问修志工作,乃至最后还以孱弱之躯,主持了志书的终审会议。现在,他虽然与世长辞了,但他为之倾注的心血,却给我们留下了一份丰厚的精神财富。

值此志书出版之际,遵编者嘱,爰写数语权作序。

晋江市交通局副局长 陈若刚

1996年孟春

凡 例

一、以马克思列宁主义、毛泽东思想为指导,坚持四项基本原则,坚持辩证唯物主义和历史唯物主义观点,全面客观、实事求是、详今略古地记述晋江市交通运输的历史和现状。

二、本志书从唐开元六年(718)晋江建县时起,溯源述流,下限至晋江撤县建市后的 1992 年底。

三、本志记述的地域范围,以晋江置县及历次县域析变和撤县建市的实际地域为准。本市(县)或与本市(县)有重要关系的船只发生的重大海损事故,则越本市(县)海域范围记述。

四、全志分章、节、目等几个层次,横排门类,纵写古今。采用记、志、图、表录表达,辅以照片,以志为主。

五、记述中涉及的历代政权机构、官职,均依当时习惯称呼。古旧地名,则夹注今称。

六、各朝代名称和年号沿用通称。中华人民共和国简称新中国。朝代纪年每一节第一次出现时夹注公元纪年。

七、坚持“生不立传”的原则。本志立传人物系对晋江交通运输事业有重大贡献和影响的人士,按卒年先后为序排列。

八、本志所用的统计数字,中华人民共和国成立前,采用有关资料;中华人民共和国成立后,以本市(县)国民经济统计资料和各业务部门的统计数字为准。

九、本志资料来自各种史志文籍、新旧档案、单位编写的企业史、有关部门提供的资料,以及实地调查的口碑材料等,在记述中除重要引文外,一般不注明出处。

目 录

序一	
序二	
图片	
凡例	
概述	1
大事记	7
第一章 水路	40
第一节 港口	41
一、后渚港	41
二、泉州内港	41
三、安海港	42
四、蚶江港	44
五、东石港	44
六、围头港	45
七、深沪港	46
八、祥芝港	47
九、永宁港	47
十、金井港	47
十一、福全港	49
第二节 内河	49
一、晋江	49
二、晋东河网	51
第二章 水运	55
第一节 工具	57

2 目 录

一、木帆船	57
二、机帆船	59
三、机动船	59
第二节 海运	63
一、国外航运	63
二、国内航运	82
第三节 河运	113
一、晋江航运	113
二、晋东航运	114
第四节 船舶修造	117
第三章 陆路	121
第一节 古道	121
一、路线	121
二、驿铺	128
三、桥渡	130
第二节 公路	149
一、路线	149
二、桥梁	174
第四章 陆运	181
第一节 工具	181
一、人力	181
二、畜力	185
三、机动车	187
第二节 运输	193
一、人力运输	193
二、畜力运输	199
三、机动车运输	200
第三节 搬运装卸	242

26

第四节 车辆维修·····	247
第五章 空运·····	250
第一节 机场·····	250
第二节 运输·····	251
第六章 管理·····	253
第一节 机构·····	253
一、晋江市交通局·····	253
二、晋江公路段·····	260
三、晋江交通人民警察大队·····	263
四、东石港务中心管理站·····	265
第二节 运输管理·····	268
一、运力管理·····	268
二、运价管理·····	270
三、票证管理·····	275
第三节 港务管理·····	276
一、港口管理·····	276
二、船舶管理·····	276
三、船员管理·····	277
四、安全管理·····	279
第四节 公路管理·····	283
一、公路养护·····	283
二、公路绿化·····	291
三、路障清理·····	292
第五节 道路交通监理·····	294
一、车辆管理·····	294
二、驾驶员管理·····	296
三、安全管理·····	299
第六节 规费征收·····	305

21

4 目 录

一、养路费	305
二、运输管理费	311
三、港口费收	312
四、车辆购置附加费	313
五、交通建设基金	314
第七章 人物	318
第一节 人物传略	318
第二节 模范先进人物	327
一、荣获中共福建省委、省府、交通厅、公路局、中共泉州市委、 市府等表彰的先进个人	327
二、荣获泉州市(地)交通局表彰的先进个人	328
附录	338
一、先进单位(集体)	338
二、文献摘萃	346
三、航海气象谚语	380
四、船民行业风俗	381
跋	383
编修始末	385
《晋江市交通志》编纂领导、工作人员名录	387

概 述

晋江市位于福建省东南沿海,东濒台湾海峡,西和南安县接壤,南与金门县隔海相望,北同鲤城区毗邻,东北与石狮市相连。晋江像一条蓝色飘带流经市境北端萦回入海。九十九溪流贯市境,形成晋东平原水网河系。

晋江自唐开元六年(718)置县至 1951 年县市分治的 1200 多年中,一直是泉州府属首县,县治均设在泉州城内(今鲤城)。因此,自古以来晋江泉州并称,实为一体,盛衰与共。据 1950 年统计资料表明,晋江县以县城泉州为中心,辖属南北纵距 88.5 公里,东西横距 38 公里,总面积 1299 平方公里,总人口 67.89 万人。海岸线总长 160 多公里,岩岸蜿蜒曲折,港湾密布,宋元来向有“三湾十二支港”之称。湾深港阔,利于发展海上交通运输。县城地处陆上交通要冲,南北可达粤东、浙南,西北可上剑州(南平)以入浙、赣。交通发达,为闽南水陆交通枢纽。1951 年 1 月,析城关和城郊的浮桥、王宫一带置泉州市(今鲤城区)。晋江县治迁驻青阳镇。1958 年又划临海、东星和石霞乡部分归泉州市管辖。1971 年再划出晋北的罗溪、马甲、河市 3 个公社和双阳农场归泉州市。于是晋江县只剩原晋南一隅,南北长 42 公里,东西宽 37 公里,总面积 809.24 平方公里,总人口 107.45 万人(1987 年统计)。1988 年 9 月,又析出石狮、永宁、蚶江 3 镇和祥芝乡,设置石狮市。至 1992 年 5 月,晋江撤县建市时,全市总面积为 649 平方公里,海岸线长 110 公里,人口 94.12 万人。

晋江市历代的水陆交通运输发展具有三大特点:古港通贸海外、宋人造桥成风、侨建公路发达。

古港通贸海外,兴于唐代,盛于宋、元。主要外贸港口有泉州港和安海港,全盛时曾与东南亚、西亚、东非以及东北亚的日本、高丽等百余个国家和地区通贸往来,泉州港被誉为世界“东方第一大港”。

元末战乱与明初的海禁,曾使晋江的海外交通一度衰落。然而,在生存斗争的逆境中,有着 600 多年海外贸易实践的晋江,却在挫折中出现奇迹。明代中后期,海上民间贸易崛起,有的还发展成为“海商集团”,其中以安海港为据点的郑芝龙海商武装集团,拥有海船数以千计,其庞大的船队,航行于东南亚及日本海之间,把晋江的海外通贸活动,推向一个新的高峰,使安海港成为中国东南沿海私商贸易最重要的港口之一。

清康熙二十三年(1684),朝廷仍然限制海舶通洋,晋江的海上运输转向以国内南北航线为主。乾隆四十九年(1784),开放蚶江与台湾鹿港对渡,进一步发展海峡两岸交通往来。清代中后期,海舶通洋禁令松弛,晋江的东石、蚶江等港,又开始有船民组织船队,远航新加坡、马来西亚和菲律宾等东南亚港口。

新中国成立后,台湾海峡两岸对峙,港口封闭,影响海上运输发展。1980 年以来两岸关系渐趋和缓,晋江的海运事业又出现繁荣的景象。

唐、宋以来,晋江上游的东西溪即为晋江泉州与永春、安溪等县之间水上运输往来的动脉,直到近代,才逐渐为日益兴起的公路运输所替代。20 世纪 60~70 年代,晋江上游先后多处截流营造水库或水闸,上、下游之间航道梗阻断航。

晋南(分治后改称为晋东)河渠,原为古代围陂、筑闸,积聚九十九溪流水灌溉农田的水利设施,先民利用这些纵横交错的河渠,作为乡间水上短程运输的航道。1958 年修建金鸡水利工程,使这些河渠水位上升,加上河道加深拓宽,进一步为晋东乡间水上客货

运输开辟航道。这对缓解当时陆上运输的紧张状况,起了积极作用。因此,在1960年以“河网化”和“船运化”的先进事迹荣获国家交通部的嘉奖。

唐、宋以来海外交通发达,促进了陆上交通运输建设的发展。在改善陆路交通条件过程中,两宋时晋江出现造桥热潮,可谓中国造桥史上一大壮举。据不完全统计,宋代晋江县域建造的主要桥梁达47座,总长度约50余华里。其中全长2华里以上的跨海(或海岸)长桥就有7座。洛阳和安平两座跨海长桥,分别运用“筏型基础”、“种蛎固基法”和“睡木沉基法”等先进的建桥技术,开创了在波涛滚滚的海港中建造梁架式石桥的新纪录,在中国桥梁史上写下光辉的一页,并由此赢得“闽中桥梁甲天下”的美誉。

晋江是全国著名侨乡,旅外侨胞具有爱国爱乡的优良传统,历来热心家乡的公路交通建设。民国2年(1913),安海旅日华侨陈清机率先倡办“闽南摩托车路股份有限公司”。开全省华侨倡办民营公路之先河。此后,以民国8年陈清机创办闽南泉安汽车路股份有限公司为发端,至民国22年的14年间,各地华侨在晋江县境内创办8家民办汽车路公司,兴建包括通往邻县的公路25条,共423公里,成为全省公路建设最多的县份。1980年以来,旅外华侨及港、澳、台同胞再次在晋江掀起一股积极捐资兴建公路的热潮。至1988年与石狮市分治前,全县新建和扩建的乡村公路总数达400余公里(包括未列养),其中大部分为旅外华侨及港、澳、台同胞捐资兴建的。据统计,仅1987~1988年的一年多时间,他们捐资兴建公路和桥梁的总金额即达288万元。

新中国成立以前,水陆运输业大都以商办或民间个体联户分散经营为主。1950年以后,在对私营工商业改造的过程中,商办运输业通过公私合营逐步归入国营。拥有民间运输工具的个体运输业者,则通过合作联营,发展成为集体所有制企业。特别是公路汽

车运输业,从1956年起就全部转为国营,成为单一的经济体制。这对解决当时社会经济基础薄弱,交通运输条件落后,以及因分散经营造成运输市场混乱等问题,是非常重要的和必要的。事实证明,在以强大的国营企业为主导的几年中,对促进整个交通运输事业发展和稳定运输市场秩序,都发挥了很大作用。但在社会经济日益发展的新形势下,单一的经济体制的经营方式,与社会主义市场经济显然已不能相适应。1980年以来国家实行的改革开放政策,为多元化、多层次的经济发展开了绿灯。1984年,交通部门执行“有路大家行车,有水大家驶船”的开放政策,为晋江的交通运输市场铺开了一条五彩缤纷的大道,从而迅速形成以全民所有制为主导,集体、联户、个体多种经济成分并存的交通运输体系。

1988年10月,晋江与石狮正式分治。晋江县交通局将原属的3个交通事业单位和6个交通企业,成建制移交给石狮交通运输管理部门,同时将石狮辖区内的公路以及港口码头划归石狮市管理。至此,晋江市境内公路线为99条、573.74公里。

从1989~1992年,晋江的交通事业继续呈现迅猛发展的势头,全市共投资9138.2万元用于公路建设,其中海外侨胞及港、澳、台同胞捐资5139.4万元,占总投资数的56.2%,除新建乡村公路6条(已列养)、25.9公里外,大部分是对原有的主要公路进行拓宽和改建。1992年统计,全市通车公路110条、599.64公里,97%的行政村都有通车公路,每百平方公里拥有92.37公里公路,位居全国公路密度的前列。全市机动车辆总数达63220辆。载客汽车直通全省各地及广州、深圳、温州、上海等城市,载货汽车几乎跑遍全国各地。海上运输货轮38艘,总载重量10541吨,往返于闽、粤、浙、沪沿海及长江下游。为适应乡镇企业与外向型经济的腾飞,交通设施建设步伐加快,公路全面铺砌、拓宽,全市专养公路实现“渣油化”和“水泥化”。新建的300吨级栈桥式2个泊位的东石

码头,几经改善设备,已日臻完善,并成为直航香港的起运点,5000吨级散杂货兼集装箱的深沪码头,正在加紧建设,至1992年底,已完成投资金额773万元的基础工程。福建省第一条高速公路的试验路段在晋江路段奠基开工。青阳机场的扩建工程,也完成设计蓝图,列入市重点建设项目。晋江市立体交通网络正在逐步形成。

晋江撤县建市后,随着社会主义市场经济迅速发展,晋江市的交通运输事业已驶进新的历史发展快车道,不停地向前奔驰。