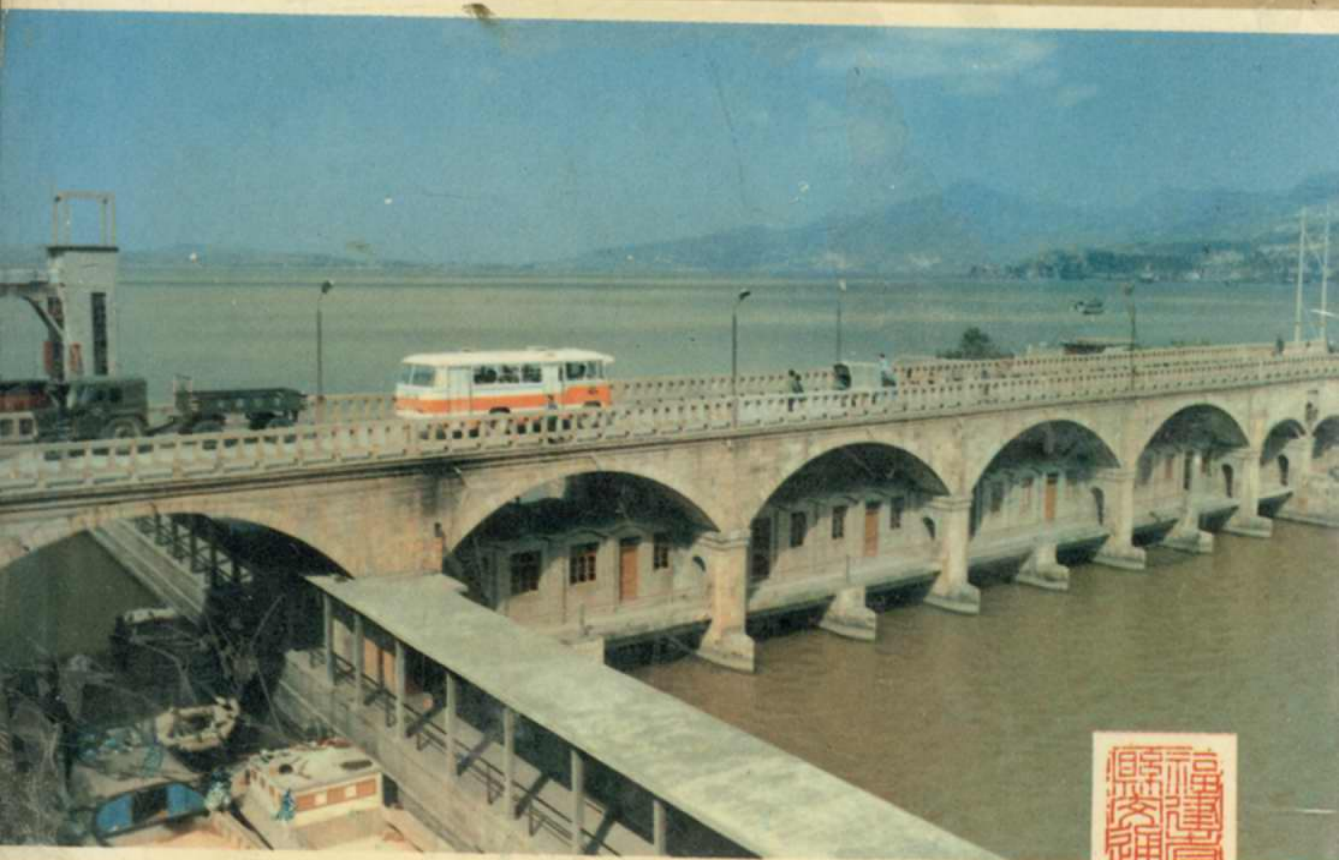


010104

長樂交通志

潘蘭



长乐县地方志丛书

长乐县交通志

一九九〇年十二月

福建省长乐县交通局编
福建省长乐县地方志编纂委员会审定

《 长 乐 县 交 通 志 》

编写工作领导小组

组 长：张元旦

副 组 长：林忠贵 陈明清

成 员：陈贻镠 郑宝春 黄泉官 陈东光

柯耀华 张慕良

顾 问：陈木钗 高鸿乐 郑普添 林进

办公室主任：陈明清

主 编：柯耀华

编 辑：陈明清 陈东光

摄 影：陈国任 陈东光

校 订：张国英

打 字：邱秋蓉

为长乐县交通志题

茂林修路建橋
筑港治河以優
良傳統造福人
民促進經濟

史
新
九
六

振兴经济
交通是关键

长乐县县长

卢圣鑫

一九九〇年十月

序

新编《长乐县交通志》，经过五个春秋的努力，在庆祝中华人民共和国成立四十周年的光辉节日里问世了。这是我县交通史的新篇，精神文明建设的一大成果，也是全县人民的共同愿望，意义极为深远。

长乐县位于东海之滨，闽江口南岸，是我省对外开放的县份之一，水上交通历史悠久。春秋时期的吴国和三国时代的东吴，都曾在这里造船。明代郑和七次下西洋，也在这里驻舟、招募水手。但从整个交通建设的状况来看，它在旧中国，由于战乱频仍，经费短缺，发展速度犹如蜗行。至民国时期，才有不及50公里长的公路。中华人民共和国成立后，交通运输业发展迅速，至今列入养护公路总长已达338.2公里，公路密度每百平方公里51.39公里，居全省、全国前列，有93%的行政村可通汽车。尤其在党的十一届三中全会后，随着城乡经济的搞活开放，交通建设硕果累累。从1979年至1988年新修公路144.9公里，铺设柏油路面67公里，建成七座分别可供五百吨级以上或万吨级轮船停泊的码头。同时，出现了国家、集体、个体办运输的繁荣景象。1988年，全县拥有各种机动车6699辆、中小轮船559艘，水陆运输年客运量1451.55万人次。年货运量609.65万吨，交通运输业对振兴我县经济起了先行官作用。

新编《长乐县交通志》，立足当代，统合古今。按照辩证唯物主义和历史唯物主义的观点考证、选取资料，按照方志的规范，客观地记述我县交通运输业的历史和现状，有较鲜明的时代特点、地方特点、专业特点，它是发展我县交通运输业的重要工具，开展

科研的很好资料，进行爱国主义和社会主义教育的生动教材。

盛世修志，资治盛世。我坚信，今天长乐县人民必将以史为鉴；续往开来，在这块先辈们大放光彩的土地上，在中国共产党的领导下，意气奋发，斗志昂扬，开拓前进，为实现我县交通运输业的社会主义现代化谱写出更加瑰丽的新篇章。

长乐县委书记：邱 仁 魁

1989 年 10 月 1 日

序 言 二

在中华人民共和国诞生四十周年之际，《长乐县交通志》出版了。这是我县交通系统一件具有深远历史意义的大事。《长乐县交通志》是我县有史以来第一部交通志，它比较全面、历史、系统地记载着交通基础设施建设、水陆运输、交通工业、交通管理、古今对交通运输事业作过贡献的人物和有关文献、古迹等。它突出记载了中华人民共和国建立四十年来，在中国共产党领导下，特别在党的十一届三中全会以后，我县交通事业蓬勃发展过程和取得的巨大成就，比较深刻地反映了新旧社会交通状况的对比，反映了时代的进步，是一部很有价值的地方交通志。它为今后发展我县交通运输事业提供宝贵的历史借鉴。

长乐别称吴航，这与历史上航运有关，溯至明代郑和七次下西洋在长乐留下的史迹，也在我县交通史上写下光辉的篇章。

编写《长乐交通志》是一项很大的综合工程。志书问世，是各方面通力合作的结果、集体智慧的结晶。在此，谨对有关部门、领导、专家、老同志的支持以及全体编写人员的辛勤耕耘、精心著述表示衷心感谢！

但是，由于编写社会主义交通志，是一项崭新的工作，我们还缺少经验，不足之处在所难免，恳请读者不吝赐教。

长乐县交通局局长 张 元 旦

一九八九年九月二十八日

更 正

15页 3 行: 1956年另起一行。国营农场再另起一行。

38页 1—1 表 峡梅第 5 格改11.5~12。

38页 1—1 表 福北第 5 格改4.5~10.5。

38页 1—1 表 福北第 6 格改3.5~5.5。

38页 1—1 表 青闸第 5 格改8.5~10。

54页 8 行第 9 字宽改垮。

72页13行第 9 字上改下。

74页 4 行第11字衡改衙。

77页 4 行第 9 字墩加墙。

78页13行第17字岸加段。

92页末行首1080年改1980年。

109页倒数 4 行第 3 字衡改啣。

113页倒数 9 行第 8 字帆改吨。

169页 4 行第12字路加局。

177页 2 行第 3 字和第 4 字改为塔寺。

177页倒数第 8 行第 1 字钢字改铜字。

177页倒数第 5 行第13字钢字改铜字。

目 录

序 言.....	(1)
凡 例.....	(1)
概 述.....	(2)
大 事 记.....	(8)
第 一 章 道 路.....	(21)
第一节 古 道.....	(22)
第二节 公 路.....	(24)
第三节 城区街道.....	(31)
第四节 公路养护与绿化.....	(33)
第 二 章 桥 梁.....	(48)
第一节 古 桥.....	(48)
第二节 公 路 桥.....	(52)
第三节 交通水利综合桥.....	(55)
第 三 章 航 道.....	(59)
第一节 干流航道.....	(59)
第二节 支流航道.....	(60)
第三节 人工航道.....	(62)
第 四 章 港 口.....	(66)
第一节 主要港口.....	(66)
第二节 一般港口.....	(72)
第三节 古时港口.....	(74)
第四节 码 头.....	(75)

第五章	陆 运	(85)
第一节	客 运	(85)
第二节	货 运	(90)
第三节	搬 运	(95)
第六章	河 运	(103)
第一节	客 运	(104)
第二节	货 运	(108)
第七章	海 运	(121)
第一节	货 运	(122)
第二节	渡 运	(128)
第八章	交通工业	(133)
第一节	造船工业	(133)
第二节	车辆修造工业	(135)
第三节	配件工业	(136)
第九章	交通管理	(139)
第一节	行政管理	(139)
第二节	运输市场管理	(141)
第三节	道路交通管理	(143)
第四节	港航监督管理	(145)
第五节	交通安全管理	(147)
第十章	人物简介	(159)
第一节	古近代人物简介	(159)
第二节	当代人物简介	(166)
第三节	英 模 谱	(168)
附 录		(171)
第一节	诗、赋	(171)
第二节	名胜、古迹	(173)

第三节	史话、传闻.....	(180)
第四节	长乐交通之最.....	(181)
编 后 记:		(183)

凡 例

一、本志不定上限，尽量追溯到事件、事物的起源，下限为1988年。个别重大事项，则以延伸至1989年为限。

二、本志坚持“详今略古”，“详近略远”的原则，以中华人民共和国成立四十年来，长乐县交通运输事业的发展、变化为编纂重点。

三、本志对中华人民共和国成立以前的历史纪年，采用朝代年号，在括号内注明公元纪年，对中华人民共和国成立之后的历史纪年一律采用公元纪年。

四、本志所用地名按照《长乐地名录》的命名书写，在记述中华人民共和国成立以前史实而使用的原地名时，则于括号中注明现在地名。

五、本志一律采用阿拉伯数字记数，计量单位名称、符号一律采用中华人民共和国法定的计量单位。

六、本志文中释义，或以括号加注文字说明，或在章节之后列条注释；凡摘录、引用文献资料，均加以引号并注明出处。

七、本志各章、节按内容需要在适当位置穿插图、表，照片则集中置于本志正文前，志末的“附录”列举参考资料。

概 述

长乐县位于福建省东部沿海，闽江口南侧。处于东经 $119^{\circ}23'$ 至 $119^{\circ}59'$ ，北纬 $25^{\circ}41'$ 至 $26^{\circ}04'$ 。西北至东南为闽江干流和东海三面环抱，江海岸线长113公里。西接闽侯，西南邻福清。总面积658平方公里。县境呈不规则六边形。东西宽22公里，南北长41公里。1988年，人口61.16285万人，其中少数民族500人，归侨、侨眷3万余人。建国后，曾先后隶属闽侯专区、福安专区和莆田地区，现为福州市辖县，全县现设18个乡镇，225个行政村。县人民政府驻吴航镇，距省会福州陆程33公里，水程50公里。

长乐县于唐武德六年（623年）由闽县析置。初名新宁，同年改称长乐。唐上元元年（760年）移县治于吴航头。吴航系春秋时期的吴国和三国时代的东吴在此造船而得名。所以，长乐立县之初即与造船、航运密切相关，历史上也是重要通海港口。明永乐三年至宣德八年（1405~1433年），我国伟大航海家郑和七次奉使西洋，庞大的船队累驻吴航“太平港”，并在此造船制舶，招募水手，补充给养，伺风开洋。当年的“太平港”，也因郑和下西洋史迹的文献碑刻——《天妃灵应之记》碑，而闻名于世。

长乐县属亚热带海洋性季风气候区。年平均气温 19.3°C ，年降水量1382毫米，无霜期341天。盛夏七月多偏南风，其余则多为东北风，每年七、八、九月，常有热带风暴袭击，风力最大达12级以上。良好的气候条件，有利于航运。但热带风暴对水陆交通有较大的不利影响。

长乐县地理条件优越。南部为低山、丘陵，成倒置的“丁”字分布，森林面积24万亩。中北部的“大浦尾”为全县最高峰，海拔646.3米。在这些山地丘陵中蕴藏着丰富的花岗岩资源。县境西北部为福州平原的一部分，东部为开阔的海滨平原，土地肥沃，水网密布，是重要的农业区。全县耕地共27.36万亩，盛产水稻、番薯，1988年粮食产量达14.9317万吨，是我省粮食高产县。全县建立了甘蔗、花生、西瓜、茉莉、茶叶等经济作物基地，还出产柑桔、蜜桃、龙眼等水果。渔业以海洋捕捞为主，兼以滩涂河湖的养殖，年产量在25万吨以上，盛产黄鱼、带鱼、鳗鱼、梭子蟹、虾、蛭、花蛤等。漳港一带的海蚌，是世界水产奇珍。因此，长乐县素称“鱼米之乡”。商品粮食、经济作物、水产品和石料的运销为交通运输提供了货源。

长乐县的工业是建国后在一张白纸上发展起来的。现全县有一定规模的制糖、造纸、农械、化肥、造船、汽车配件、印刷、制陶、食品加工、水产冷冻和地方建材等工业以及新兴的纺织、服装加工等工业。全民所有制和集体所有制工业企业达130多家。1979年以来，乡镇企业蓬勃发展。到1988年底，已建各类厂场1880个。全县1988年度工业总产值71880万元。近年，长乐县又发展了中外合资企业，许多工业企业开始转为外向型创汇型。上述发展中的工业的原料输入，产品的运出，也随着我县交通运输业的相应发展而“货畅其流”。

长乐县的交通运输向以水运为主，建国后陆运有了长足的发展。水系分为天然航道和人工航道两大体系。闽江干流傍县境北侧东流51公里入海。县境西部的上、下洞江分别从营前港、洋屿港汇入闽江；人工航道分布于东北部和中南部。其中，宋代开凿的陈塘港在东北部分别由克凤五门闸和阜山三门闸注入闽江口；中南部由文武砂十八孔水闸入海。1927年修建的莲柄港，原为电

力灌溉的水利工程。1972年开凿了东阳山（龙腰山）841.2米引水通航隧洞，修建了营前港船闸，从而使陈塘港水网、莲柄港渠道和上、下洞江水系连成一个整体，沟通了闽江干支流和人工河道。全县内河航道长达175.3公里。港口自东向西有松下港、梅花港、潭头港、洋屿港、筹东港、营前港、太平港（县港）等七个主要港口，小港口则星罗密布。

长乐县的水运较为发达。“以海为田，操舟为业”的历史可以上溯千年。明代郑和船队驻长乐太平港时招募水手随行，以后又有许多人移居海外，以行船为业；清末以来我国的航运界、海军界中多亦有长乐人。因此长乐被誉为福州十邑的“海员之乡”。

建国前，全县货物进出几乎全赖水运。民国时期各种江海船舶已有200多艘，年运量3万余吨，另有数以百计的小型艚船穿行于陈塘港水网。同时，有“万安”、“江甲”、“台龙”等小火轮载客航行于福州、长乐之间。但当时船只吨位小，机动船更少，码头设备简陋，全县仅有六个木构简易码头，有的客轮停靠点要渡船接送，十分不便。更由于旧社会的腐败黑暗，纷争迭起，“船案”不断，航运时常受阻。

建国后，全县水运业发生了巨大的变化。1956年组织了木帆船运输合作社，1959年办起了地方国营航运公司，先后在营前、潭头、筹东、松下等主要港口建成百吨级以上码头。营前港船（桥）闸建成后，上洞江内港航道的水运不受潮汐影响，且可通过东阳山引水隧洞通航于陈塘港水网。内河航运则从水网的各个港点往返于福州和闽侯、连江、永泰、闽清等地。海上运输从近海延伸北至山东、江苏，南到广东、香港。与此同时船舶吨位增大，机动船增多，船舶数量增加。1975年，全县有275艘船，1988年增至559艘船，绝大部份是机动船，还新造十一艘一百五十吨至二百

吨钢质货轮。同期，货物运输量从30.6万吨增至159.45万吨；货物运输周转量从1967.5万吨公里，增至16793.43万吨公里。

建国前后，长乐县的陆运形成了鲜明的对比。长乐县地形复杂，河网与丘陵交错，与邻县交界处多是起伏的山峦。从建县以迄民国初年，仅有驿道过境，随地形铺设，宽窄高低不一，现鹤上岭一段旧“官道”尚可寻其遗迹。至于乡间道路，或以石板铺设，或是沿田埂顺山坡修筑泥土路，车辆殊少，代步的只有“肩舆”。直到1935年，当时省第一区行政督察专员公署驻长乐时，才建成一段“盲肠”公路，从营前至县城，仅长8.82公里，也是晴通雨阻。此后，虽修建了县城至漳港、渡桥至金峰的简易公路，但不久也在抗战中破坏殆尽。抗战开始至建国前，长乐见不到汽车影子，陆上货运多靠肩挑背负。

新中国成立后，先后修复了营前至金峰线、渡桥至漳港线，1954年恢复了汽车行驶。此后，金峰线延伸至梅花、潭头，江田线通车并延伸至松下与福清县公路接通。到1969年，全县各乡镇都通了汽车。1961年闸兜至青圃线通闽侯，1969年玉田直通福清县城。1973年，营前港闸桥建成，使峡南至梅花干线公路连成一气，长乐县与福州的公路交通再不必通过营前港轮渡或绕道青圃岭。1979年以后，又陆续建成营前至玉田、西关至泽里、漳港至文武砂、感恩至蕉岭、县城至筹东、长限至莲柄港、江田至南阳等23线，总长144.9公里的公路。1987年和1988年对峡南至金峰、北山至下沙两条干线公路长42.8公里，拓宽改造铺设了次高级路面。1988年，全县列入养护公路共44线，总长达338.2公里。公路交通网的形成，有力支援了国防建设，重点工程建设，畅通了城乡客货运输，在四个现代化建设中发挥了巨大作用。

随着公路建设的发展，车辆拥有数大量增加，机动车发展很快。代步自行车12万辆。以1975年和1988年对比，汽车从28辆