

010171

福鼎縣交通志



福建省福鼎县交通局

鑒古知今
開拓
未竟之交通

為《福其好交通史》題

致金三
其
其
其

编 纂 机 构 与 人 员

编 纂 领 导 小 组

组 长	肖家鑫		
副 组 长	荣奎芝		
成 员	谢作唐	周飞岳	蔡孙芳
	朱淑贞	杜志忠	

编 纂 办 公 室

主任兼主编	杜志忠		
副 主 任	胡小平		
副 主 编	周 绶		
编 辑	施能强		
采 访	林 健	江祥德	杨 锐
	谢尚铸	谢泽心	高其星
	陈永明		
资 料 员	刘端勇	何 榕	
制 图	李承义		
摄 影	杜志忠		

序 一

我省各级交通部门，自贯彻交通部和省人民政府关于开展编史修志工作的通知精神以来，编纂交通志工作取得了可喜的成绩。《福鼎县交通志》的成书付印便是其一。

福鼎县地处闽东北，与浙南接壤，依山傍水，自秦汉以来就是闽东北的门户。

福鼎县在古、近代历史上，水运比较发达，我省著名的良港——沙埕港，就位于福鼎县境内。但陆路交通比较闭塞，只有古官道而无公路。中华人民共和国成立以后，交通运输事业发展很快，1979年，实现了乡乡通公路，1987年全县平均每百平方公里有公路37.52公里，而成为全省公路里程最长的县之一。交通运输事业的发展，对全县经济、文化及其他各项事业的发展起了重大作用，加快了脱贫致富的步伐。1987年，全县国民生产总值已突破5亿元。

由于福鼎县地理位置重要，交通运输发展迅速，因此，在经济开放、改革的今天，编写县交通志就更为必要，任务也更艰巨。福鼎县交通志编纂办公室在县交通局、县政府、县委和上级交通部门的领导下，从1987年5月开始，经过认真调查，搜集了大量的历史资料，用了两年多的时间，编写成这部约18万字的交通专业志书，实可钦佩。

编写地方交通志应本着实事求是和详今略古的原则，以完备的体例，翔实的史料，追溯本地交通事业发展的历史。《福鼎县交通志》基本符合这个要求。它对县境内的各类设施，诸如航道、港口、公路、桥梁等逐一作了叙述；对客货运输、交通管理、机构设置、企事业单位以及交通工业等均作了比较详细的记载。此外，根据本县特点还在“附录”中增添了“海岛交通”、“旅游交通”等内容。可以说，是一部具有地方特色，比较完善的新型地方交通专业志书。“盛世修志”，志载盛世，又促进盛世向前发展。我相

信，《福鼎县交通志》的出版，对福鼎县今后交通事业的发展将能起到参政、资治作用。

李日成

序 二

福鼎县建县虽仅二百五十年，但交通事业自古就已具有一定规模。海上运输，在明代末叶就与日本国和台湾等有着频繁的贸易往来；清康熙间，为了适应海上贸易运输的需要，在本县的沙埕、前岐等港口设立海关等管理机构。陆路交通，早在秦汉时期就开辟了北至浙江温州，南至本省福州等地的通道。清乾隆四年建县后，以县城为中心的与四乡相连接的陆道相续开拓。

中华人民共和国成立以后，在人民政府领导下，交通运输事业得到迅速发展。沿海港澳建有24座50吨级以上交通专业码头，最大的码头是姚家屿500吨级浮码头；外海货运远及香港、上海、山东、浙江沿海；公路建设坚持“民办公助”的方针，至1987年底，通车里程达574.63公里，并与近300公里乡村大道连成一体。目前，全县已形成一个水陆相连，陆路相通的交通网络。交通设施的兴建，交通技术的进步，运输业的发展，对发展我县国民经济起到了极大的促进作用。

盛世修志，古已有之。我县从清嘉庆起至光绪间，修有《福鼎县志》和《福鼎县乡土志》各一部。但旧志中对交通运输记载甚微，交通专志更是空白。今天，交通事业在国民经济中占据着越来越重要的地位，因此，用新观点，新材料，新方法编纂社会主义的交通志，乃是历史赋予我们这代人的重任。县交通局根据上级指示精神，设立交通志编纂办公室，经过两年多的时间，广征博采，去伪存真，去粗取精，数易其稿，修成这部约18万字的《福鼎县交通志》，为我县交通运输事业留下了一部珍贵的经济专业志书。这是一件值得庆贺的大事。我相信，它的出版，对全县交通运输事业的进一步发展，必将起到积极的作用。

李东德

凡 例

一、《福鼎县交通志》是一部立足当代，侧重近代，因事而异，统合古今的地方性经济专业志书。记事上限不拘，下限断至1987年，个别事项延至搁笔为止。

二、本志书按交通门类，采用横排竖写，记事本末体例。根据事以类从，横剖宜尽的原则，以行业分类的方法进行编排，分章、节、目、子目四个档次。

三、本志书将彩色照片放置在正文之前，黑白照片、表格和水陆交通示意图，穿插于正文之中。

四、历史纪年均采用公元纪年，中华人民共和国成立之前的年代，朝代年号或民国纪年后面加括号注明公元纪元。书中所出现的“××年代”如“六十年代”，都特指二十世纪之年代。

五、正文中的数字，按1987年2月1日由国务院办公厅秘书局等六局一委公布的《关于出版物上数字用法的试行规定》书写。英文均用汉字代替。

六、所记人物有职称者，则将职称冠于姓名之前，无职称者均直书其姓名。姓名之后不加“同志”、“先生”等称谓。

七、本着“生不立传”的原则，对曾被省交通厅、地区专署和相当于厅（专署）级以上单位或部门评为劳动模范或先进个人、先进单位、出席国家、省政府级会议的同志，以及省政府以上的人大代表，都编入“英模录”。

八、本志书史料来源除用书名号或引号者外，一律不注明出处。

九、本志书所用的本县地名，均以《福鼎县地名录》公布使用的地名为准。

目 录

概 述.....	(1)
大事记.....	(5)
第一章 水路.....	(1)
第一节 航道.....	(1)
一、沙埕港航道.....	(1)
二、桐山溪航道.....	(4)
三、赤溪航道.....	(4)
第二节 航标.....	(5)
第三节 港口.....	(6)
一、沙埕港.....	(6)
二、姚家屿港.....	(12)
三、桐山港.....	(13)
四、秦屿港.....	(16)
五、硖门港.....	(18)
六、杨岐港.....	(18)
七、八尺门内港.....	(19)
八、崱山港.....	(20)
第四节 渡口.....	(21)
第二章 水运.....	(26)
第一节 运输工具.....	(26)
一、溜板.....	(26)
二、竹排.....	(27)
三、舢舨.....	(27)
四、漂白仔.....	(27)
五、木帆船.....	(27)
六、机动船.....	(28)

第二节	客运	(32)
第三节	货运	(33)
一、	外海运输	(33)
二、	内海(河)运输	(49)
第四节	船舶修造	(49)
第三章	陆路	(51)
第一节	古道	(51)
一、	干道	(51)
二、	支路	(52)
三、	关隘、路亭	(53)
第二节	乡村大道	(60)
第三节	公路	(63)
一、	国道	(64)
二、	省道	(65)
三、	县道	(69)
四、	乡村公路	(69)
五、	专用公路	(73)
第四节	桥梁	(79)
一、	乡村道路桥梁	(79)
二、	公路桥梁	(106)
第四章	陆运	(116)
第一节	运输工具	(116)
一、	扁担	(116)
二、	轿	(116)
三、	车	(116)
第二节	客运	(120)
一、	国营运输业运输	(121)
二、	集体运输业运输	(127)
三、	个体联户运输	(127)
第三节	货运	(128)

一、人力运输.....	(128)
二、机动车运输.....	(128)
三、联合运输.....	(129)
第四节 搬运装卸.....	(133)
第五节 机动车修配.....	(139)
第五章 交通管理	(141)
第一节 行政机构.....	(141)
第二节 事业单位.....	(142)
一、福鼎县交通运输中心管理站.....	(142)
二、福鼎县交通工程管理站.....	(149)
三、福鼎县交通技术培训站.....	(149)
四、福鼎港航管理站.....	(151)
五、福鼎公路段.....	(152)
六、福鼎交通监理站.....	(154)
第三节 管理.....	(154)
一、港航管理.....	(154)
二、公路养护.....	(160)
三、路政管理.....	(165)
四、交通监理.....	(166)
五、运输市场管理.....	(170)
附 录	(203)
一、英模录.....	(203)
二、岛屿交通.....	(205)
三、旅游交通.....	(208)
四、桐山旧城与街坊.....	(213)
五、七星灯塔捣毁前后.....	(214)
六、点头码头工人抗捐、护粮斗争.....	(215)
七、抗战时期毁路、炸桥情况.....	(216)
八、诗.....	(218)
九、福鼎县航海风信与潮候.....	(223)

8

编后记.....(226)

概 述

福鼎县位于福建省东北部，界北纬 $26^{\circ}55'$ — $27^{\circ}26'$ ，东经 $119^{\circ}55'$ — $120^{\circ}43'$ 间，西接柘荣县，西南连霞浦县，东北界浙江省苍南县，西北邻浙江泰顺县，东南濒临东海，地势由西北、西南向东南海面倾斜，属太姥山脉和雁荡山余脉。境内多山，丘陵比重大，最高山峰青龙岗海拔1141米，全县土地面积1531.6平方公里。海域面积14963.73平方公里，沿海岛屿有70余个，大嵛山岛是境内最大岛屿，面积为21.22平方公里。

福鼎于清乾隆四年（1739年）建县。其经济以农为主，农、工、贸全面发展。著名土特产有石斑鱼、白毫银针、白琳工夫茶、槟榔芋等，工业以机械制造、农药、无线电配件、制革、服装、制药、印刷、酿酒为主要。1987年工农业总产值3.02亿元，全县人口46.03万人，行政区域划分为6个镇，8个乡，220个行政村。县城位于桐山镇。

福鼎建县虽晚，但境内交通已有数千年历史。中华人民共和国建立之前，尽管社会生产力发展十分缓慢，运输方式变化不大，有时甚至停滞不前，但由于地处沿海，位居闽浙交界，加之历代劳动人民对交通所做的贡献，故成为闽东北通往外界的交通要地。

福鼎县海域辽阔，港澳众多。沿432.7公里的海岸曲线自西北向东南，形成了桐山港、八尺门内港、姚家屿港、杨岐港、沙埕港、秦屿港、硤门港和嵛山港等许多天然良港。尤其是沙埕港湾是著名的避风良港，水深不淤，万吨级轮船进出港口不受潮汐限制。它与台湾基隆港隔水相望，相距142海里。1908年境内海域航道开始设七星岛和冬瓜屿两座灯塔，但众多的港澳中只有几座简陋的小码头，这种状况一直延续到五十年代中期。1955年12月修建桐山港下厝基驳岸码头，1958年闽东航运管理总站在沙埕港航道上修建了8座航标灯。经三十年的努力，1987年全县有27座航标灯，交通专业码

头有24个泊位，最大泊位码头为姚家屿500吨级浮码头；码头库场面积8300平方米。此外，沿海和江河中，还有34个渡口。

福鼎沿海在明清两代朝廷实行“海禁”时期，由于闽、浙、粤海商和与海外通商相关的其它行业之民，以及沿海居民，生业被废，激起失业人众群起抗禁，以走私的形式通番贸易，沙埕港和秦屿港成了走私贸易的重要港口，海上运输繁荣一时。清康熙年间随着海运的发展，沙埕和前岐港也随之设立了海关机构。据清朱正元《福建沿海图说》载，清光绪间沙埕港商船约有1000艘，仅次于厦门港。1901年，由台湾输入沙埕港的煤油达10万加仑，而转运出海的明矾，年约1.5万吨。在民国时期，能装载千石的帆船已不罕见。1937年，由福建省船舶管理所沙埕办事处管理的福鼎、霞浦两县船舶有1320艘；福鼎港口年输出的明矾、茶、烟等土特产品约在3500吨。抗日战争爆发后，由于港口被封锁，海上交通不畅，沉重打击了航运业。中华人民共和国建立后，福鼎县水上交通开始复苏。1950年全县运输木帆船109艘807吨位，年货运量0.76万吨。1956年交通海运专业企业拥有木帆船89艘810吨位，社会海运船只633艘1300吨位，年货运量5.7万吨。1970年沙埕运输社率先购买机帆船运输，到1978年交通海运专业企业机动运输船有41艘1714吨位，年货运量6.6万吨。1983年福鼎县第一艘460吨钢质货轮投入营运。1987年全县共有9个航运企业，拥有货轮40艘4627吨位，另有个体运输船416艘2557吨位。航线也日渐增多，先后恢复并开辟了直达海南、广东、上海、长江流域航线，1985年8月嵛山航运分公司两艘运输船首航香港成功。1987年全县水上货运量57.49万吨，客运量400.7万人次，其中交通海运专业企业货运量11.91万吨，客运量6.5万人次。

福鼎县的道路建设，历史悠久。远古时代，原始居民为了生产和彼此交往，开始践踏出人行小道。自秦汉以来的几次军事行动，三国时代东吴五次进攻闽地，西晋末年的“衣冠入闽”，以及南朝陈至德年间福鼎分水关闽浙边界战争等，促进了福鼎道路的开辟。唐宋以后，起自福州，经福鼎往浙江温州的福建北驿道的建设已渐臻

完善，并在福鼎境内设立了驿站。明清两代又修筑了不少县际古道和乡村道路，尤其是福鼎建县后，以县城为中心幅射各乡镇的主干线路已逐步建成。但是福鼎古道，因受自然地理条件的限制，以致秦汉以来，历两千余年，依然无改于“登天入渊，上下循环，古称蜀道无以过也”的艰难险阻局面，始终未能发展成车马大道。直至民国二十六年（1937年）福鼎县才在城郊修建了二条长计2.28公里的马路，时称之为“公路”。虽然自民国十六年（1927年）始福建省政府多次计议修建起自福州，经福鼎至浙江的公路线，但始终未能修成。中华人民共和国建立后，道路建设才进入一个崭新的阶段。1955年开辟福州至福鼎分水关公路，1956年修建岩白公路，1957年修建桐沙公路，至五十年代末，修建公路100.3公里。此后18年，虽然遭受三年自然灾害的影响和“文化大革命”的冲击，但人民群众为了生产自救和发展经济，努力改善交通条件，到1977年全县已修建公路375.4公里。1978年党中央拨乱反正后，全县掀起修路热潮，到1987年全县公路有47条，总长574.63公里，平均百平方公里土地有公路37.52公里，每万人占有公路12.48公里。另新修的能通行小型机动车的主要乡村大道70条，总计长293.8公里。

福鼎县桥梁建设，首见于唐宋时期。明代所建桥梁以其风格、工艺见长，清代造桥以数量、种类为最。据统计福鼎县古桥有162座。由于历史变迁，1937年全县古桥只剩106座，其中“老人桥”、水北溪桥、溪岗桥和肖家坝桥是桥中的佼佼者。随着公路的建设和乡村大道的修建，福鼎桥梁建设有了新的发展。1955年县内只有一座肖家坝永久性公路桥和7座木构公路桥，总长229米，到1987年永久性公路桥已建63座，总长2015.1米。新建的乡村大道桥梁58座，总长783米。

陆路交通运输，长期停留在徒步、肩挑、背驮、乘舆的落后状态，直至1956年福鼎才出现汽车运输。六七十年代汽车运输逐步兴起并有所发展，特别是1978年后，全民、集体、个体一起上，从而进入一个新的发展时期。1977年全县有机动车121辆，1978年160辆，1987年增至1992辆。公路客运，1956年至1979年都由福鼎汽车

运输站独家经营，客运量由3.6万人次升至89.7万人次。1980年集体运输企业加入客运行列，1983年个体专业户旅客运输开始兴起。1987年全县营运客车94辆3159座位，载客摩托货车266辆，年客运量达897.6万人次。机动车货运有很大发展，1959年福鼎县才有第一辆2.5吨位货车，1987年大货车发展到172辆，中、小型货车68辆，手扶拖拉机1177辆，年货运量124万吨。

交通管理机构和企业单位随着水陆交通日新月异的变化，也从无到有，从小到大，日趋完善。1956年3月福鼎县交通局成立，在此期间，全县大部分的搬运和航运团体经过建国初期的改造、整顿、充实，先后建立了搬运社、站和运输社、队，港航、公路、交通监理、交通运输管理等管理机构和汽车运输站、交通修配厂也相继成立。1978年始，为了适应经济发展的需要，县交通局又设置了交通工程管理站，交通技术培训中心等机构，和建立了航运公司等企业单位。到1987年，已基本形成了具有基本建设、运输、搬运装卸、车船修配制造和综合管理能力的较为完整的交通体系。1987年全县交通系统在职干部职工共1940人，其中县交通局直属企事业单位有1496人。

福鼎县交通事业，是伴随着历史前进的步伐而向前发展。特别是中华人民共和国建立后的38年，交通战线的全体职工与全县人民一道，在中国共产党和人民政府的领导下，用自己的智慧和力量，对交通事业作出了巨大贡献，亦为今后的交通建设大展宏图铺垫了基础。

忆古观今，创业艰辛，成就喜人。但是也应充分认识到，由于历史原因，目前全县交通基础设施还是较差，尤其是现有公路技术标准低下。总而言之，福鼎交通仍然是全县国民经济建设中的薄弱环节。因此，我们更须总结历史经验，在回顾中得到启迪，锐意改革，大胆创新，谱写出福鼎县交通发展的新篇章。

大事记

秦汉（公元前221—公元220年）

福鼎县际道路初步开拓，南通霞浦，经宁德、连江至福州，北通平阳，经瑞安达温州。

唐乾符三年（876年）

林嵩在秦屿冷城村东门外建蓝溪桥。

宋熙宁八年（1075年）

秦屿下尾村的下尾上桥建成。此间，冷城大厅桥也建成。

宋绍兴丁丑年（1157年）

店下人谢召在店下溪美村弹江上修建谢家桥。

宋咸淳间（1265—1274年）

店下岚亭村丁家楼水尾龙潭桥建成。

明成化元年（1465年）

玉塘村夏荣重修龙山溪下游石湖桥。该桥艺出王仙源。

明正德间（1506—1521年）

西阳村民众为纪念邱阜老人，建木屋桥一座，名为“老人桥”。该桥结构严密，外表壮观。

清康熙九年（1670年）

总兵吴万福奏请御批库银，在管阳元潭村架建元潭桥，当地民众称之为“通北京”桥。

清雍正癸丑年（1733年）

修建管阳金钗溪木屋桥。

清乾隆四年（1739年）

首任知县傅维祖维修桐山旧堡为县城，设县前总铺。桐山遂成福鼎县交通枢纽。

清乾隆六年（1741年）

高调、张有华、陈鼎募建城关溪西石板桥。

清乾隆九年（1744年）

浙江矾山日产千担的明矾，绝大部分取道福鼎前岐港转销各地。

清嘉庆七年（1802年）

知县岳廷元倡建水北溪石板桥，长180米。该桥是连接闽浙交通之重要桥梁。

清道光十八年（1838年）

闰四月，章峰李姓在章峰驿道旁，修建万古亭。

清道光间（1821—1850年）

乡人谢仁轩倡建城东溪岗石板桥，长134.4米。

桐山肖家坝肖家族人倡建肖家坝石板桥，长130.8米。

店下阮洋岁贡生陈正桥，于巽城、小巽、石塘等地海岸，修建埠头，舟行便之。

清光绪十六年（1890年）

五月二十八日，狂风大作，沿海民船覆没甚多。

清光绪四十三年（1906年）

英国义和洋行载重150吨位的轮船首航沙埕港。

清光绪三十四年（1908年）

七星灯塔点燃，该灯塔建在七星列岛西星岛上。冬瓜屿灯塔也在同年点燃。

民国十八年（1929年）

春，海军上将萨镇冰视察秦屿，游太姥山后，修筑国兴寺至三伏腰石岭路330级，世称“萨公岭”。

民国十九年（1930年）

春，前岐商人李锡庚、林肇晖、陈公辅等，联络上海沪兴轮船公司，在沙埕合资开办“谦益南北货栈”，拥有350吨和300吨两艘货轮，航行于沙申之间。

民国二十三年（1934年）

冬，萨镇冰集资3万余银元，在秦屿后岐角至岭后角一线修筑两段防波堤，世称“萨公堤”。