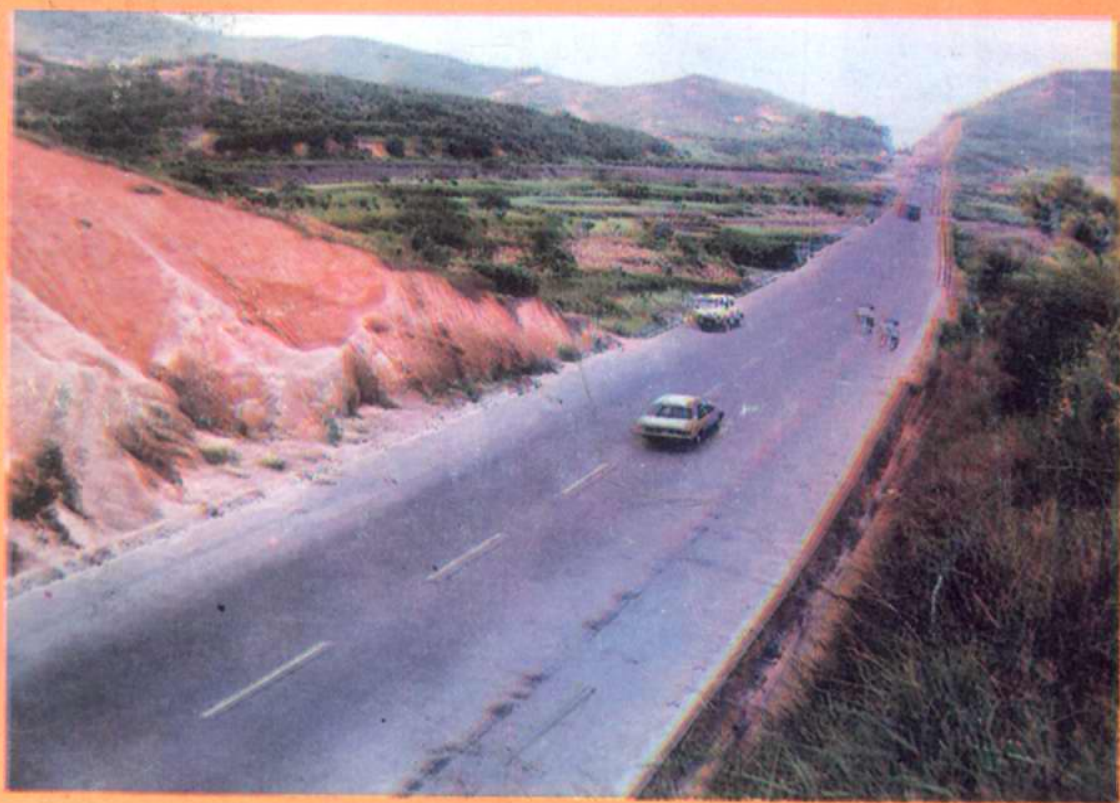


009959

仙游交通志



福厦公路梅岭路段

仙游交通志编纂委员会

仙游交通志

仙游县交通局编

一九九三年十月

《仙游交通志》编审领导小组

陈玉贻	严卫平	黄桂水	王文桂
郑新荣	卢宗坤	黄国梅	陈智强
吴信步	蔡松波		

编 写 组

主编：程兆绥

编辑：吴续祖

《仙游交通志》编审领导小组

陈玉贻	严卫平	黄桂水	王文桂
郑新荣	卢宗坤	黄国梅	陈智强
吴信步	蔡松波		

编 写 组

主编：程兆绥

编辑：吴续祖

目 录

凡例	(1)
序 (一)	(2)
序 (二)	(4)
概述	(6)
大事记	(9)
第一章 陆路	(24)
第一节 古道	(24)
一、驿道	(24)
二、大道	(26)
三、驿铺	(27)
第二节 公路	(28)
一、国道	(30)
二、省道	(31)
三、县道	(33)
四、乡道	(34)
五、专用公路	(35)
第三节 乡村大道	(54)
第四节 专用铁路	(54)
第五节 桥梁	(61)

第二章 陆路运输	(79)
第一节 非机动车运输	(79)
一、人力货运	(79)
二、人力客运	(81)
三、畜力运输	(83)
第二节 机动车运输	(84)
一、汽车运输	(84)
二、其他机动车运输	(86)
三、铁路运输	(86)
第三节 搬运装卸	(96)
第三章 水路	(97)
第一节 航道	(97)
一、枫亭港航道	(97)
二、木兰溪航道	(97)
第二节 港口	(98)
第三节 溪流码头	(99)
第四节 渡口	(100)
第四章 水路运输	(102)
第一节 木帆船运输	(102)
第二节 溪船运输	(103)
第五章 交通工业	(104)
第一节 车辆修造	(104)
第二节 车辆配件生产	(107)
第三节 船舶修造	(108)
第六章 交通管理	(111)
第一节 机构	(111)
一、行政机构	(111)

二、事业机构.....	(114)
三、企业机构.....	(116)
第二节 路政管理.....	(118)
一、路产.....	(119)
二、养护.....	(120)
三、绿化.....	(124)
四、水毁防治.....	(129)
五、养路费征收.....	(130)
第三节 运政管理.....	(136)
一、运输市场.....	(136)
二、运价管理.....	(137)
第四节 交通管理.....	(145)
一、机动车管理.....	(145)
二、非机动车管理.....	(147)
三、驾驶员管理.....	(148)
四、安全教育.....	(150)
五、水运安全管理.....	(154)
六、交通事故处理.....	(154)
附录.....	(161)
一、人物传.....	(161)
二、人物表.....	(164)
后 记.....	(165)

凡 例

- 一、本志书断限，上限由事溯源，下限至1992年。
- 二、本书采用记、述、图、表、传、录形式，以志为主，采用语体文记叙体，用字以现行简化字为准。
- 三、本书使用公元纪年，中华人民共和国成立前用历史纪年，括注公历；建国后用公历纪年。为了简化，本书用建国前后代替中华人民共和国成立前（后）。
- 四、本书计量单位采用公制。
- 五、本书“大事记”所述为本县交通史上重大事件，主要采用编年体记述方法，按时间顺序记载。记事本末体为付。
- 六、机构沿革在“交通管理”一章中记述，不另设专章。
- 七、人物传根据“生不立传”原则，对现代省级以上先进者统一列入人物表内。
- 八、本书是行业志，包括全县陆、河、海、铁所有交通行业（不包括邮电）。

序(一)

新来乍到，有幸展卷拜读，十分欣慰。仙游县自古迄今千余年交通运输的历史与现状历历在目，深受鼓舞和启迪，使我在较短的时间内对仙游的交通运输概况有了一个比较深刻的认识，对今后进一步搞好交通运输工作有着十分有益的借鉴作用。

仙游县交通运输战线的广大干部职工，在昔日的峥嵘岁月中，战天斗地，历尽艰辛，开辟了一条条道路，架起了一座座桥梁，为祖国的社会主义现代建设付出了无数的汗水和心血，值得大书特书，载于史册。本志的编者作了一件非常有意义的工作，他们经过数载的广征博采，案牍劳形，勤奋笔耕，遵循中国地方志指导小组颁发的《新编地方志工作暂行规定》精神，以马列主义、毛泽东思想为指导，坚持四项基本原则和中共十一届三中全会以来所确定的路线、方针和政策，结合本县交通运输事业的实际，对历史资料进行严格考证、筛选，分门别类进行编纂，因而资料翔实，体例完备，结构严谨，文字简炼，图文并茂，将思想性、资料性和科学性融为一体，具有鲜明的行业特色和时代精神。

当前，改革开放的潮流澎湃向前，仙游县已成为海内外客商踊跃投资开发的热土。中共仙游县委、县政府遵照福建

省委、省政府制定的“南北拓展、中部开花，连片开发、山海协作、共同发展”的战略，有计划、有步骤地加快对成片土地的投资开发，不仅出台了一系列优惠政策和措施，而且集中人力、物力和财力，搞好开发区的三通一平，大力进行道路等基础设施建设，在《要致富，开大路》的号召下，为改造、扩宽国道、省道、市道和4000公里繁忙路线建设中心，沟通南北，提高运力，繁荣经济，各级都成立了先行工程建设办公室，根据县委、县政府制定的规划。仙游县自1993—2000年必须多渠道筹集资金近3亿元人民币，修建、改造、扩建15条（段）公路，总里程243.2公里，为改革开放，发展仙游经济创造有利条件。规划是宏伟的，任务是艰巨而光荣的。我有信心有决心与仙游交通战线的广大干部职工一道，发扬“团结，拼搏，务实，奉献”的精神，为仙游的交通事业工作健步跨进二十一世纪而自强不息、奋斗不止，为仙游的交通运输事业谱写新的辉煌篇章！

仙游县交通局局长 谢美福

一九九三年十一月

序(二)

路，是大地的彩带，

桥，是溪河的脊梁。

勤劳的仙游人民，在这块如诗如画的热土上，系上了条条彩带，撑起了道道脊梁，从而使千仞高山成平原，万丈天堑变通途！

从曲曲弯弯的斜阳古道到坦坦荡荡的沥青公路，从似弓如月的山涧小桥到蜿蜒似龙的混凝土钢筋大桥，行走着南来北往的人群，奔驰着东驮西运的车辆，社会主义现代化建设的巨轮把仙游的道路越辗越宽广。

回顾历史的征程，审视现实的图景，展望未来的蓝图，让人们了解仙游的交通事业，让仙游的交通工作跃上新的台阶，我想，这正是编纂此书的初衷。

局之有志，犹如国之有史，族之有谱，家之有乘。志可存史，可资治，可教人，可温故而知新。本书的编纂者经过三年的筚路蓝缕，数易其稿，写成了《仙游交通志》。这部志书由凡例、概述、大事记、实记以及人物传、群英谱和后记等部份组成，并辅以图（照片）、表、录等，记载着自唐代至公元1992年底的仙游县交通运输的历史和现状，其体例完备，内容丰富翔实，文字简朴流畅，洋洋10万字，

是一部可以传之后世的交通信史。

我有幸于1987年12月躬职于仙游县交通局，亲睹交通运输战线广大干部职工创业之艰辛，倍感交通运输事业在国民经济建设中的先行作用，因而觉得很有必要将交通运输战线的方方面面载于书籍，献给世人，传诸后代，让今人与后人从此书的字里行间吸取有益的营养，励精图治，奋发图强，将仙游的交通运输工作搞得更好，为社会主义现代化建设作出更大的贡献。

在《仙游交通志》出版之际，应编辑室之约，特草此序，寄托对仙游县交通战线广大干部职工的深情厚意。

仙游县交通局原局长 陈玉贻

一九九三年十月一日

概 述

仙游县地处福建东南沿海中部，戴云山东麓，位于木兰溪上中游。在北纬 $25^{\circ}10'$ 至 $25^{\circ}43'$ ，东经 $118^{\circ}27'$ 至 $118^{\circ}56'$ 之间。东西宽49公里，南北长63公里，海岸线长5公里，全境总面积1814.67平方公里，现有19个乡镇320个村，人口914877人。

仙游县境与8个县市相接壤，东界莆田、北邻永泰、西北与德化相连，西南与永春、南安、泉州、晋江毗邻、东南与惠安相接，北负戴云山脉，南临湄州湾通东海。境内多山，溪流众多，东西乡平原的丘陵地带，占全县总面积20%。这种地理环境条件决定了它的交通运输具有以陆为主，溪、海交通兼备的特点。随着地理环境条件的变迁，仙游交通运输的方式也发生很大的变化。从宋代至二十世纪六十年代初，水上的交通运输优于陆上的交通运输，以后由于海上封锁和溪床淤积，水位下降，水上运输衰落，逐渐为陆上运输所取代。

古代，先民们就已走出许多羊肠小道。汉代已辟有自福州经仙游枫亭直达广南的通道；唐代修治为驿道，设有驿馆；宋代进一步发展，经元、明、清历代的陆续增修扩建，先后开辟了仙游县城通往永泰、永春、德化、泉州、惠安、

莆田等县际古道和境内的乡村大道、山村小道，连成交通网络。古近代的交通长期处于徒步、肩挑、背负、畜驮和少数轿舆的原始落后状态。民国13年（1924年）开始兴建公路，多为零星片断的路坯，抗日战争期间为阻止日寇入侵，境内公路尽被奉命毁坏，战后仍未修复。1949年10月全县只有福厦线和仙郊段二段公路勉强通车。民国14年第一辆汽车引进本县后，仙游的交通运输形式、工具发生了深刻的变化。抗日战争以后，汽车运输业不景气，非机动车成为民间短途运输的一支主要力量，木兰溪航道也成为全县唯一的交通运输线，四十年代溪运盛极一时。宋代枫亭港的海运就很兴盛，民国期间一度曾成为秀屿港的转运点，也是仙游的主要进出口岸。仙游的交通工业向来落后，全县只有几家自行车修配店，设备也很简陋。

建国后，仙游的公路交通得到迅速发展。建国初期，首先修复、改造旧公路，重点修建经济路线，开发山区。1958年大跃进期间，修建社队公路17条全长81.72公里。1966——1976年改建旧公路、续修新公路121公里。1978年改革开放以后，公路建设进入一个新的发展时期。1984年开始全面对国、省道公路分期改造，对3条县道公路的12处集镇“卡脖子”路段进行重点改建、扩建，提高公路等级标准；延伸续建山区公路，打通断头路。1988年起为扶持贫困乡村修建公路和桥梁。改革开放的14年全县共新建乡村公路25条，全长234公里，为交通运输和发展外向型经济提供良好的道路条件。1992年全县平均每百平方公里占有公路里程由建国初期的0.77公里增至36.3公里，达到乡乡通公路、73%以上村庄通汽车。同时改建、新建永久式桥梁、涵洞和乡村机耕大

道。随着机动车逐步取代人畜力车和溪船运输，仙游的汽车运输业经过了从小到大、从单一成份到多种成份的发展过程。改革开放以来，在国家政策的鼓励下，各种机动车辆迅速增加，拖拉机也纷纷驶上公路，参加社会运输。全县陆上运输形成一个多层次、多渠道、多成份、多方式并存竞争的新局面，运输部门独家经营的局面被打破，异军突起的“两户一体”运输业成为一支最活跃、不可缺少的补充力量。公路运输的发展，木兰溪河床的淤积，盛极一时溪船航运业于1967年消失。仙游地处前线，面对台湾，长期处于战备状态、海上封锁的枫亭港海运业长期停滞，未能发挥其应有作用。1980年中共中央提出“和平统一祖国”方针，海运事业方兴未艾。秀屿港的开发兴建，枫亭港成为湄洲湾航运配套的建设项目之一，枫亭牛头湾于1985年修建开辟为新海港口岸，枫亭港的海上运输开始振兴。随着公路运输的发展和运输市场的开放，机动车辆的增加，促进了交通工业的迅速发展。全民、集体、合资、个体的交通工业企业纷纷开办，从事修理的厂家遍及城乡各地，车辆配件生产、供应厂店应运而生，仙游电机厂创制的汽车无刷电机，产品畅销国内外。

综观古今，仙游县的交通运输业建国后得到迅速的发展，在国民经济建设中起了“先行官”的积极作用。当前更是百业俱兴，形势逼人。由于历史原因，投资有限，全县交通的基础设施仍是国民经济建设中的薄弱环节。目前县已成立先行工程领导小组及其办公室，制订实施先行工程计划，加快先行工程建设。

大事记

唐圣历二年（669）

划出莆田县西部设立清源郡（今仙游县）。

唐咸通三年（862）

建南田桥，这是仙游县最早建造的桥梁。

宋庆历元年（1041）

枫亭陈洪忠倡议修建太平桥，亦称“洪忠桥”，于1048年建成。

宋庆历三年（1043）

这年发生洪灾，大水冲圯龙津桥。

宋庆历六年（1046）

12月 蔡襄令各县从大义渡（今乌龙江渡口）至泉州、漳州350余公里的大路两旁栽松树，以荫行人；仙游从长岭至枫亭14公里大路两旁栽有松树。

宋绍兴八年（1138）

原肇庆太守陈可大（城内人）和其兄陈可久捐资倡建仙溪桥（南门旧大桥处）。

宋乾道五年（1169）

仙游蔗糖开始从太平港（今霞桥港）运销江淮一带。

宋嘉定二年（1209）

陈说（今度尾人、殿中侍御史）同和尚守净师杰三人倡建石马桥和青龙桥。

明洪武三年（1370）

这年发生洪灾，大水冲圯会仙桥。

明洪武四年（1371）

知县周从善倡建县前、沙溪、石马3处邮铺，各配铺兵4名，铺司1名。

明嘉靖二十年（1541）

这年发生洪灾，大水冲圯大济桥。

明嘉靖三十六年（1557）

农历六月初一，倭寇（日本）在太平港登陆。枫亭百姓奔上金锁桥，桥断压死多人。

清康熙十九年（1680）

八月六日暴雨，南门桥被冲毁5墩。

清康熙四十五年（1706）

施公祠建于东门，纪念都督施琅在仙游修建石马、仙水、青龙、广桥、平政、南桥、巩桥等桥梁的业绩。

清雍正二年（1724）

建涵井至沙园30华里石大路（县驿路）