

鲤 城 交 通 志

L I C H E N G J I A O T O N G Z H I

福建省泉州市鲤城区交通局 编

人民交通出版社

《鲤城交通志》编辑委员会

主任委员	吴端煌			
副主任委员	谢国才	蔡建兴	郑小义	吴建元
顾问	林祖泽			
委员	李君顺	易国东	苏南宗	阮清风
	许建铨	李昆伦	杜振渡	陈清国
	陈炳星	吴秋水	翁承竹	张祖意
	董伦水	辜连兴	杨涵根	林德昌
	董伦通	黄允篆		

鲤城交通志

福建省泉州市鲤城区交通局 编

插图设计:孙立宁 正文设计:崔凤莲 责任校对:周岫岩

人民交通出版社出版、发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

新华书店北京发行所发行

各地新华书店经售

印刷厂印刷

开本:850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张:7.5 插页:16 字数:175 千

1997 年 12 月 第 1 版

1997 年 12 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:0001-3051 册 定价:28.50 元

ISBN 7-114- -

目 录

序言.....	1
凡例.....	3
概述.....	5
大事记.....	1
第一章 水路	27
第一节 港口码头	28
一、泉州内港.....	28
二、后渚港.....	30
三、法石港.....	32
四、埔港.....	33
五、乌屿港.....	33
第二节 航道	33
一、通海航道.....	33
二、内河航道.....	35
第三节 导航标志	37
一、古塔.....	37
二、航标.....	38
三、浮标.....	39
第四节 渡口	41
第二章 陆路	41
第一节 古道	42
一、驿道.....	42

二、县际大道	43
三、乡间古路	44
第二节 公路	46
一、国道	46
二、省道	47
三、县道	49
四、乡村公路	52
五、专用路线	52
第三节 街道	56
第四节 桥梁	59
一、古桥	59
二、公路桥	74
第三章 水路运输	91
第一节 海上运输	94
一、航线	94
二、运输	95
三、运输企业	101
第二节 内河运输	105
第四章 陆路运输	108
第一节 人力运输	110
一、挑运	110
二、轿运	110
三、独轮车	111
四、人力车	111
五、手推车	112
六、自行车	112
七、三轮车	112
第二节 畜力运输	113

一、畜力驮运	113
二、牛马车运输	113
第三节 汽车运输	113
一、运输	113
二、企业	116
第四节 其他机动车运输	126
一、机动板车	126
二、农用运输车	126
三、摩托车	127
四、拖拉机	127
第五节 搬运装卸	127
第五章 车船修造	132
第一节 船舶修造	133
第二节 车辆修造	135
第六章 交通管理	140
第一节 机构	141
一、鲤城区属机构	141
二、省、市属机构	143
三、口岸管理机构	148
第二节 运输管理	150
一、运输市场管理	150
二、运价管理	153
三、规费征收	162
第三节 交通监理	170
一、机动车辆管理	170
二、驾驶员管理	173
三、安全管理	174
四、交通事故处理	176

第四节 公路管理.....	178
一、公路养护	178
二、路政管理	182
第五节 港航管理.....	184
一、港口管理	184
二、船舶管理	185
三、船员管理	186
四、水上安全管理	187
第七章 人物.....	188
第一节 人物录.....	188
第二节 先进模范人物.....	193
一、获省表彰先进模范人物	193
二、获市(地区)交通局表彰先进模范人物	194
附录.....	195
一、先进集体	195
二、诗歌	198
三、碑文	201
四、新闻报道	206
五、编写资料来源	207
编后记.....	209

序 言

《鲤城交通志》以马克思列宁主义、毛泽东思想、邓小平理论为指导思想,坚持辩证唯物主义和历史唯物主义观点,实事求是地记述鲤城交通事业的历史和现状。

鲤城,是古泉州府城即晋江县城的别称。泉州城为不等边三角形,从清源山上看泉州城,颇似一条鲤鱼,故称。由于1985年12月,晋江地区行政公署地改市,改称泉州市人民政府;原泉州市人民政府改称鲤城区人民政府,因此本书使用泉州别称,冠以《鲤城交通志》,以与现在的泉州市相区别。

历史上,泉州港(刺桐港)是“海上丝绸之路”的一个起点,与埃及的亚历山大港并列为世界最大的港口之一,为我国海外交通,促进中外经济文化交流发挥过重要作用。晋江是集散港口货物和与邻县南安、安溪、永春交流的重要内河运输线,曾经发挥了它的作用。通往邻省、邻县的驿道有3条。随着海外交通的发展,社会经济的繁荣,建造了万安桥(洛阳桥)等驰名中外的桥梁,有“闽中桥梁甲天下”的赞誉。民国时期修建了泉(州)安(海)公路。

但由于元末泉州发生战乱,明、清的“禁海”、“迁界”,民国时期的抗日战争,国民党军队撤退时的破坏,鲤城的交通事业遭受了严重影响。

中华人民共和国成立后,鲤城交通事业进入了一个新的发展时期。建造了现代化码头10座(16个泊位);接待了来自古巴、巴拿马、前苏联、日本等20多个国家和地区的千吨至万吨级轮船,重振古港雄风。有公路524.11公里,1987年实现了村村通公路。运

输市场繁荣,运输工具成倍增长。

《鲤城交通志》严格遵守新方志要求,科学分类,横排竖写,以横为主,纵横结合。全书由记、志、传、图、表、录组成,设置7章24节,记述鲤城交通事业发展过程。

《鲤城交通志》是根据福建省地方交通史志编纂委员会的部署,在泉州市交通史志编纂委员会和鲤城区地方志编纂委员会的指导下组织编纂的。1992年1月组织编写人员搜集资料,1993年1月开始撰写,1994年1月完成初稿,1995年5月召开评审会进行初审,1996年8月再次召开评审会进行联审,经再修改补充,完成送审稿,于1997年1月上报审批。

《鲤城交通志》编撰过程中,编写人员克服了资料不足和交通业务不熟悉的困难,埋头耕耘,历时5年,编纂成书,付印出版,谨此,我们表示衷心感谢和敬意!

社会主义新方志,是两个文明建设的组成部分,是社会主义文化建设的系统工程之一,是承上启下,继往开来,服务当代,有益后代的千秋大业。

《鲤城交通志》是鲤城区第一部交通专业志,它的编纂出版,除可作为历史资料保存外,还可以供领导在编制交通规划,加强行业管理和对职工进行爱国主义和社会主义教育提供依据。

我们将吸收历史的经验,开拓进取,把鲤城区的交通工作做得更好,为鲤城区的经济腾飞作出更大的贡献。

泉州市鲤城区交通局局长 林祖泽

凡 例

一、本志书以马列主义、毛泽东思想、邓小平理论为指导,坚持辩证唯物主义和历史唯物主义的观点,实事求是地记述鲤城区交通的历史和现状。

二、本志书记述的范围以 1990 年鲤城区所管辖的地域为限。由于鲤城(即原泉州市)1951 年才与晋江县分治,个别与晋江县相关的人和事亦略作记述。

三、本志书记述时间的上限不限制,下限截至 1990 年。

四、本志书采用记、志、传、图、表、录等综合体裁,大事记采用编年体与纪事本末体相结合记述方法。

五、本志书体裁为记叙体,用规范的语体文(即现代汉字书面语言)记述。行文书写一律以中国文字改革委员会编印的《简化字总表》为依据,使用规范的简化字。

六、历史纪年按《编写细则》规定,沿用历代年号,括弧注公元纪年,略去“公元”。中华民国纪年数字采用阿拉伯字。标高采用“罗零”基准点(即以福建福州马尾罗星塔标高为基准点)。

七、计量名称、符号,以中华人民共和国国务院 1994 年颁布的《关于在我国统一实行法定计量单位的命令》为依据。旧计量单位一律换算为现行法定计量单位。

八、标点符号以国家技术监督局 1995 年发布的 1996 年 6 月 1 日实施的《标点符号用法》(GB/T 15834- 1995)为依据。

九、本着“生不立传”的原则,对健在的对交通事业有贡献的人物,则按以事系人的办法记述。

十、本志书资料源于档案、旧志、报章资料及有关的单位总结、竣工资料、统计、年报、个人笔记、口碑资料,经查对、校核考证后,综合整理而成,一般不一一注明出处,统一在书后标明主要资料来源。

概 述

鲤城,是古泉州府城即晋江县城的别称,它位于福建东南沿海的泉州湾内,东与惠安毗邻,西连南安,南与晋江交界,北同仙游接壤。南北长 56 公里,东西宽 17.5 公里。面积 529.6 平方公里。海岸线长约 24 公里。地势北高南低,境内有晋江、洛阳江,两江在泉州湾汇流出海。从清源山上看泉州城似鲤鱼饮水。鲤城的气候属海洋性季风气候,日照充足,雨量充沛,四季长春。

鲤城自古以来就是泉州地区的政治、经济、军事、文化和交通的中心。唐开元六年(718 年)建晋江县。1951 年 1 月 1 日晋江县析城区(泉州)及近郊的拒洪、环山、群石、东涂、汀洲、仁凤、笋浯、顺霞 8 个乡设立泉州市(县级)。1958 年又划南安县的招联、招贤、招集、锦田、华星、延陵、金浦及晋江县的北星、临海、石霞、清源等乡(场)归泉州市,1971 年 1 月再划晋江北部的罗溪、马甲、河市、双阳等乡(场)归泉州市(今鲤城区)管辖。

泉州市是著名侨乡,历史文化古城,“海上丝绸之路”起点之一。1985 年 12 月晋江地区改为地级市,称泉州市,原泉州市改称鲤城区。1990 年鲤城区共辖 4 个街道办事处,9 个镇(乡),54 个居民委员会,167 个村委会,2 个国营农场,总人口 47 万人。

鲤城具有海、河、陆交通运输兼备的优势。泉州古港(刺桐港)有“三湾十二支港”,以后渚港最负盛名。唐代海运开始发达,特别是天宝年间(755 年~763 年)“安史之乱”,唐与西域“陆上丝绸之路”不靖,对外交通向东南沿海转移,促使了泉州对外交通的发展。诗人包何用“云山百越路,市井十洲人”和薛能以

“船到城添外国人”的诗句来描述当时泉州对外交通的盛况。9世纪阿拉伯人伊本·考尔大贝在《道程及郡国志》中称泉州与广州、交州、扬州为中国南方的四大港口。

宋元昞二年(1087年)宋朝政府在泉州设立市舶司后,出现“泉有蕃舶之饶,杂货山积”的繁荣景象。南宋迁都临安(杭州),贡品及消费品由泉州北运。宋宝庆元年(1225年)泉州知州赵汝适写的《诸蕃志》记述与泉州交通往来的国家和地区已达58个。南宋末年为了招徕蕃商,起用阿拉伯人蒲寿庚主管泉州市舶,最后蒲氏归元,使泉州港得以和平过渡。

元代泉州海外交通进入鼎盛时期。《伊本·白图泰游记》赞誉刺桐城说:“该城的港口是世界大港之一,甚至是最大的港口……”。元至正九年(1349年)汪大渊两次从泉州出发游历世界,在“非亲见不书”的《岛夷志略》中,记录与泉州交通贸易的国家和地区达220多个。元末(1357年~1366年)泉州发生色目人叛乱,众多的阿拉伯人逃离泉州,泉州港的海外交通开始受到挫折。

明代实行朝贡贸易,限定福建(泉州)只通琉球,又以所谓海道可“通寇”,长期实行“禁海”。明成化八年(1472年)市舶司迁往福州,但私商贸易活动频繁。明嘉靖二十二年(1553年)倭寇大举进攻泉州,泉州港的海外交通更加受挫。

清初为抑制人民支援郑成功抗清,清廷实行更残酷的“迁界”政策达23年之久。后来海运虽渐开放,但鸦片战争后,远洋航线都被外国轮船占夺,泉州的运输船舶被迫航行国内航线。清末民初,泉州轮船业始兴,抗日战争期间却遭受破坏,1949年所有机动船又被国民党军队劫往台湾。

1951年晋江、泉州分治。当时有沿海木帆船81艘,1318吨位,内河木帆船104艘,426吨位。1956年沿海运输社成立一社、二社,内河成立舢舨社、江胜社,分别航行北至上海,南至汕头和晋江内河航线。1957年因台湾海峡军事形势紧张,泉州后渚港停止对

外轮开放。1959年沿海和内河4个运输社合并成立地方国营泉州海运公司;又从晋江县划入临海、东海和凤屿3个航运队。由于航线受限制,港口码头没有建设,造船材料供应困难,运输船舶未能得到更快发展。至1970年全区仅有机动船5艘,203吨位,沿海木帆船103艘,2893吨位。1971年开始在后渚马头山下建设新港区。1972年在泉州湾开辟2处外轮避风锚地。1974年开始在后渚港建设2座500吨级浮码头,1976年初完成1座,先投入生产,改变长期在海中盘驳转运的状况,1979年第2座浮码头建成。同年9月3日由福建省“闽海225号”轮船首次从后渚港直航香港,1981年泉州海运公司5艘货船被批准航行泉州—香港航线。

1983年1月1日国务院批准泉州港正式恢复对外开放。在改革开放政策的推动下,港口建设步伐加快,后渚港、泉州内港和埔港先后建设200~5000吨级码头10座,16个泊位(码头岸线长1公里),并在秀涂锚地抛设万吨级浮筒3个。通海航道得到整治。购置港口机械和港口作业船舶,完善联检机构和服务设施。1987年8月16日开辟香港客运航线。先后接待来自苏联、日本、韩国、新加坡和阿联酋等20多个国家和地区的船舶,其中1988年8月9日,广州远洋运输公司“云岭”轮(2.5万吨级)从泰国装载原糖2万吨进泉州湾石湖锚地卸货,这是历史上进泉州湾的最大船舶。1990年12月5日,开展泉州至香港集装箱运输。现在泉州港与香港、日本有定期货运航班,泉州港再度崛起。

内河运输自宋开宝三年(970年),永春县知事林滂凿除东溪滑石等处险滩后,泉州船舶可通永春许港、石鼓潭。西溪自明正统年间(1436年~1449年)湖头人李森捐资凿除上游马上滩、渊滩石滩后,泉州船舶可通至安溪湖头。两溪通航里程长163.3公里(即永春至双溪口63.8公里,湖头至埔99.5公里)。晋江是泉州沿海沟通内地邻县的主要运输线。除货运外,抗日战争期间泉州至洪濑和泉州至仑苍还有客运。1959年,泉州市(今鲤城区)完成货运

量 4.35 万吨,货物周转量 110.03 万吨公里。20 世纪 60 年代以后,因晋江上游筑坝 19 道,船舶并需通过金鸡过船闸,1990 年东溪只能通至南安康美,西溪可通至安溪城关,但能通航的里程只有 93.2 公里;加上陆上车辆竞争,内河运输基本被淘汰。

陆上交通远自汉武帝建元六年(公元前 135 年),闽越王郢进兵南越(今广州)即开辟自福州经泉州至广东的道路,这是当时福建通往省外 5 条主要通道之一。唐宋以后,泉州又开辟泉州至福州,泉州至漳州,泉州经永春、德化、尤溪至南平 3 条驿道。特别是北宋嘉岭四年(1059 年)万安桥(洛阳桥)建成以后,南宋掀起建桥热,建成石笋桥(浮桥)、顺济桥等一批桥梁,遂有“闽中桥梁甲天下”之称,至清代共建造大小石桥 85 座,为泉州的陆路交通发挥重要作用。

公路始兴于民国时期。民国 8 年(1919 年)安海旅日华侨陈清机首先创办闽南泉安民办汽车路股份有限公司,于民国 11 年(1922 年)6 月修通安海至泉州(桥尾)公路投入营运。民国 13 年(1924 年)泉州至石碇的公路桥涵由进化汽车公司建成通车,翌年通至永春。民国 15 年(1926 年)泉州至万安桥南公路由泉洛汽车公司建成通车。民国 17 年(1928 年)泉州至溪美、泉州至后渚和卢头至河市 3 条公路同时建成,分别由泉溪、泉秀、泉河 3 家汽车公司营运。民国 20 年(1931 年)泉州至水头公路由泉官水汽车公司修通营运。随后又动工修建河市至洪濂、洪濂至虹山 2 条公路,民国 22 年(1933 年)基本建成,因路况差,未曾通车营运。随着公路的修建,自行车、手推车、独轮车、牛马车也投入营运,改变了肩挑、徒步、驮运的状态。不幸的是民国 26 年(1937 年)抗日战争爆发,翌年公路奉命自毁,陆运又回到驿运时代。抗日战争胜利后公路修复的进度缓慢,通车公路仅存 17 公里,1949 年公路桥梁又再遭国民党军队的破坏。

1949 年 10 月 25 日,福(州)厦(门)公路全线修通。1950 年 7

月,国营福建运输公司泉州分公司成立。1951年泉州至永春、安溪、德化公路先后恢复通车。鲤城私营汽车公司经过军事管制,组织汽车联营处,实行公私合营,于1956年全部并入福建省人民政府交通厅运输局泉州运输处。此后,鲤城汽车运输业务在长时间内均由该公司承担,地方只组织民间运输。1957年,泉州运输处有客车93辆,货车263辆,当年完成客运量461.2万人次,周转量12812.9万人公里;货运量52.9万吨,周转量5023.6万吨公里。鲤城区仅有人力货车537辆,三轮车168辆,当年完成货物运输量15.17万吨,周转量55.74万吨公里(泉州搬运公司有旧货车1辆,3.5吨位)。

公路通过公路部门养护,路况不断提高。1955年至1957年,对穿越市区的福厦公路段进行了改线,改经南校场越民生岭至东门;同时建成环城路。1959年结合“支前”又建成三仙坛桥、环城桥、顺洲路堤;同时建成双阳至罗溪和修复河市至洪濂2条公路。1968年又修建罗溪至仙游公路。至1978年,鲤城搬运企业有汽车、货车20辆,69吨位,当年完成货运量308万吨,周转量343.91万吨公里。机动板车45辆,60吨位,当年完成货运量6.92万吨,周转量42.19万吨公里。人力货车332辆,后三轮摩托车10辆,三轮车303辆。

1978年中共十一届三中全会以后,采取“国家补助,地方自筹,社会集资,群众投工”办法,公路铺设沥青路面。1984年建成当时全省最长的泉州大桥。1987年实现全区村村通公路。运输市场形成国营、集体、个体联合体一齐上的新局面。与此同时汽车维修、配件生产也迅速发展。

铁路建设多次规划,尚未实现。清光绪三十三年(1906年)成立的福建铁路公司曾经规划在修建漳州至嵩屿和福州至马尾铁路同时修建泉州至安海铁路。民国5年(1916年)又拟修建泉州至东石轻便铁路。1958年拟修建后渚至云南大理的闽滇大铁路,后渚

段曾经动工修建,结果也没有实现。漳(平)泉(州)铁路虽于 1958 年开始修建,但时建时停,至 1990 年铁轨只铺至安溪湖头,湖头至泉州尚在筹建之中。

交通运输管理,历代机构设置不完善,且时设时废,废置不一,实质也各不相同,有的徒有虚名,流于形式。中华人民共和国成立后,各级交通管理机构相继建立,各项管理法规逐步完善,有力地推动交通事业的发展。

1990 年,全区共有公路 524.11 公里,平均每百平方公里有公路 98.98 公里;机动车 17 698 辆(其中汽车客运车辆 1 923 辆,货运车辆 2 327 辆),参加营运的机动车 4 679 辆,8 667 吨位;机动船 8 艘,1 385 吨位;水陆货运量 206.05 万吨,周转量 14 591.7 万吨公里;港口吞吐量 52.65 万吨。

纵观古今,鲤城区交通事业历经沉浮,而今再度崛起,重振古港雄风,形势喜人,展望未来,交通事业前途似锦,它正激励着人们去拼搏进取,再创辉煌业绩。