

福州交通志



福州市交通局

福建人民出版社

· FUZHOU JIAOTONGZHI ·
· FUJIAN RENMIN CHUBANSHE ·

docriver 文川网
入驻商家
古籍书城
在文川网搜索古籍书城 获取更多电子书

福州交通志

福州市交通局

*

福建人民出版社出版发行

(福州得贵巷27号)

三明市印刷厂印刷

开本850×1168毫米 1/32 14.875印张 12插页 351千字

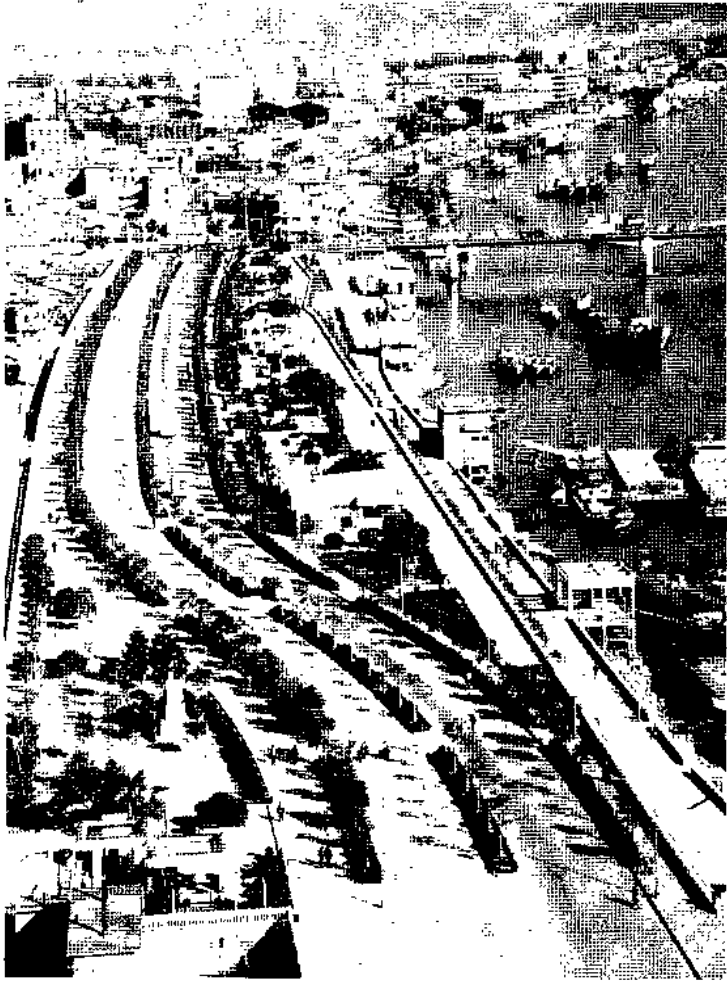
1988年11月第1版

1988年11月第1次印刷

印数：1—4000

ISBN 7—211—00613—7

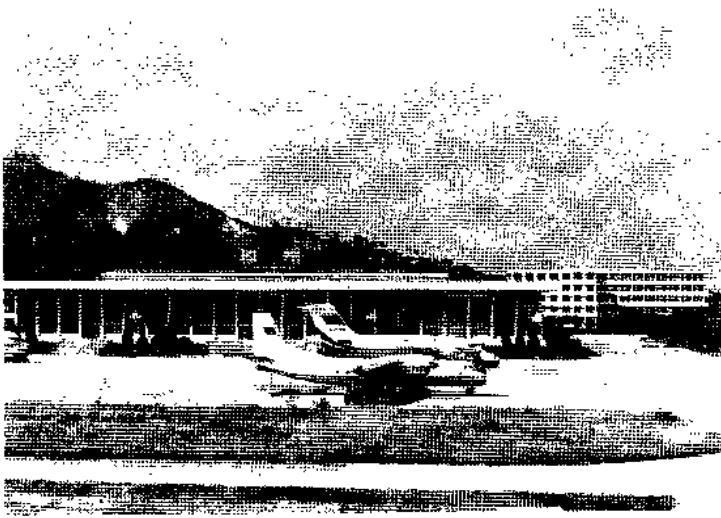
K·44 定价：7.50元



福州江滨路

docsriver 文川网
入驻商家 古籍书城

在文川网搜索古籍书城 获取更多电子书



福州机场

曹云青 摄



福州（火车）站

福(州)马(尾)一级工程



福(州)马(尾)
公路鼓山隧道



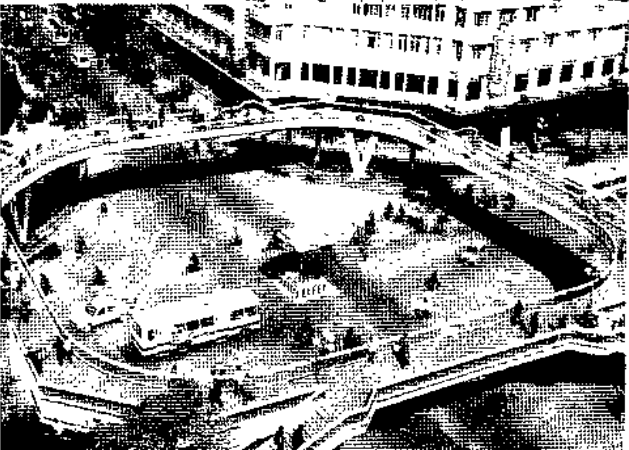
福州港马尾万吨码头



福州市交通局
办公大楼



福州六一路
立交桥



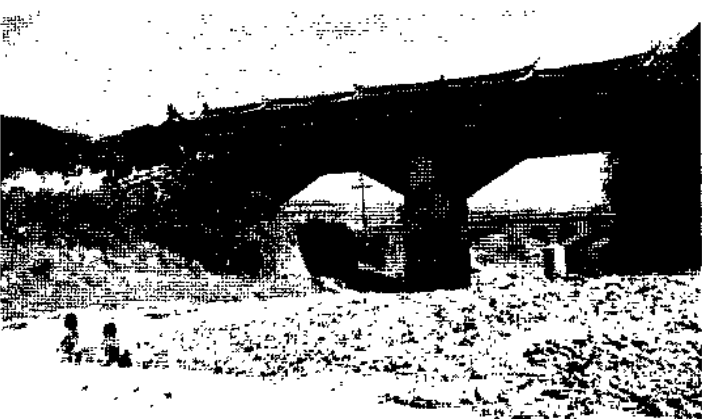
福州东街口人行天桥



福州闽江大桥



福州洪山桥



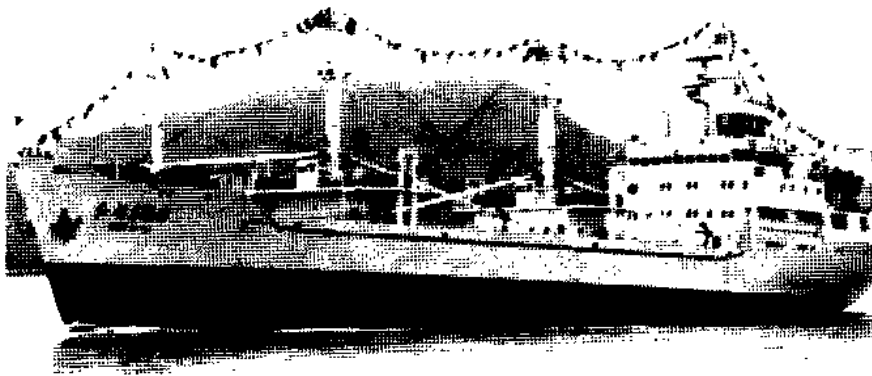
闽清合龙桥



福清龙江桥



福州解放大桥(原万春桥)



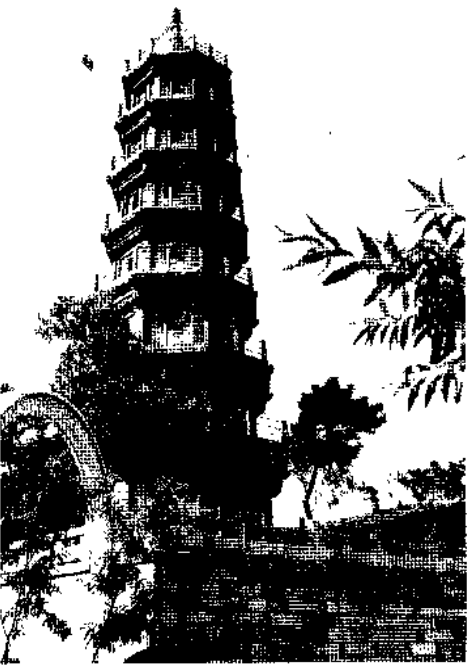
马尾造船厂建造的5000吨近洋货轮



福建省闽江航运公司“蜃楼”号旅游船

马尾罗星塔

《福建画报》社供稿



牛山岛牛山灯塔
杨苏民 摄

序

《福州交通志》出版了。

福州是我国历史悠久的文化名城，从无诸建都至今已有2200多年的历史了。古代福州劳动人民以辛勤的劳动在地区交通史上写下了光辉的一页。他们“筚路蓝缕，以启山林”，开辟了一条条道路；他们“习于水斗，便于用舟”，富有航海经验；他们建设的东冶港（福州港），远在东汉初年即已对外开放，闻名于世；造船业更是久负盛名，享誉中外；民国初年，福州又是我国航空工业的摇篮。但是，由于长期封建的统治和半封建半殖民地社会制度的束缚和摧残，福州古近代交通事业的发展，从总体上说又是极其缓慢的。

中华人民共和国成立以来，在中国共产党和人民政府领导下，福州已迅速发展成为新兴的工业城市和对外开放城市。福州交通事业也随着整个国民经济的发展而发生了根本性的变化。如今福州地区已经具有比较发达的交通条件：公路初步遍及城乡，航路四通八达，铁路贯通东西，航空也日趋繁荣。这一切成就都是以往的任何历史时期所不能比拟的。

2200多年来，福州地区交通建设所取得的成就，凝聚了广大人民的心血，体现了社会发展和科技进步的趋势，同时在建设中也积累了许多宝贵的正反两方面的经验教训。这些都是我们极为宝贵的精神财富，但可惜的是以前还没有一部专门的著作来加以

阐述。在旧地方志中，虽有一些有关交通方面的记载，却大都过于简略，语焉不详，而且散见于各卷，翻检为难；而建国以来福州交通建设的成就也由于种种原因未能及时加以系统的总结。这就是我们许多同志对本市交通事业的历史和现状缺乏全面了解的客观原因。编写《福州交通志》正是为了弥补这一缺陷，它的出版具有重要的意义。

《福州交通志》是在开放、改革初期编纂出版的，应具有强烈的时代感。所以在编写过程中，修志办公室同志自始至终力图以马克思主义历史观为指导，以党的十一届三中全会以来的路线、方针、政策为依据，在搜集大量资料的基础上，认真进行分析研究，考证核实，并本着详今略古、实事求是的原则，着重记述了新中国成立以来特别是党的十一届三中全会以后的变革史实，力争写出一部无愧于我们伟大时代的社会主义交通志。

《福州交通志》是一部贯通古今的经济专业志。它要求集地方性、专业性、时代性于一书；要求打破行政隶属关系和部门分工的界限，做到内涵门类尽量齐全，内容尽量丰富；而又能突出福州的地方特点和交通专业的特色；它还要求通过对历史事件的记述，在一定程度上揭示交通事业发展的客观规律，反映人民群众的重要作用。凡此种种，我们的编辑同志也是时时注意到的。但由于水平有限，经验缺乏，究竟能够达到什么程度，还有待于读者的评价。

总之，《福州交通志》不仅为本市今后的交通建设提供了一份“存史资治”的参考资料，也为教育后代、激励人们开拓前进提供了一份良好的教材。它的出版确是为福州人民做了一件好事。还需要提及的是，为了编写好本书，局修志办公室的同志们，在局党委和上级修志业务部门的领导下，解放思想，勇于探索，克服了许多困难，做了大量工作，他们的这种精神也是值得

赞扬的。

写了以上几点，作为“序言”。不妥之处，希各界同志批评指正。

福州市交通局局长 练知轩

1987年7月

目 录

凡例

概述 (3)

编年大事记 (10)

第一编 交通建设

第一章 古道 (39)

第一节 省际古道 (41)

第二节 县际古道 (45)

第三节 驿铺 (49)

第二章 市区街道 (54)

第一节 旧城街坊 (55)

第二节 主要街道 (58)

第三章 公路 (65)

第一节 公路线路 (70)

第二节 公路工程 (97)

第三节 公路绿化 (100)

第四章 桥梁 (104)

第一节 人行桥 (107)

第二节 公路桥 (121)

第五章 航道	(135)
第一节 闽江航道	(136)
第二节 鳌江航道	(144)
第三节 市区内河航道	(147)
第四节 航道渡口	(155)
第五节 闽江航标	(163)
第六章 港湾	(167)
第一节 主要港口	(168)
第二节 海峡	(186)
第三节 导航设施	(189)

第二编 交通运输

第七章 陆上民间运输	(197)
第一节 人力货运	(197)
第二节 人力客运	(200)
第三节 畜力运输	(204)
第四节 码头搬运	(205)
第八章 公路货物运输	(209)
第一节 汽车货运	(209)
第二节 其它机动车货运	(223)
第九章 公路旅客运输	(225)
第一节 市内公共交通	(226)
第二节 长途汽车客运	(231)
第三节 旅游汽车客运	(246)
第十章 铁路运输	(260)
第一节 线路	(260)
第二节 车站	(262)

docsriver 文川网
入驻商家 古籍书城

在文川网搜索古籍书城 获取更多电子书

第三节	运输	(265)
第四节	装卸	(266)
第十一章	水运	(267)
第一节	内河航运	(267)
第二节	海上运输	(281)
第三节	港口作业	(293)
第十二章	民用航空运输	(300)
第一节	机场	(300)
第二节	运输	(302)
第十三章	联合运输	(305)
第一节	综合联运	(306)
第二节	铁公联运	(307)
第三节	海运联营	(309)
第四节	铁公水联运	(310)
第五节	横向联运联营	(311)

第三编 交通工业

第十四章	飞机制造	(315)
第一节	飞潜学校	(315)
第二节	飞机制造	(316)
第十五章	车辆修造	(318)
第一节	车辆制造	(318)
第二节	汽车配件	(325)
第三节	车辆修理	(328)
第十六章	船舶修造	(333)
第一节	省属造船厂	(336)
第二节	市属船舶修造厂	(343)

第三节	县、区船舶修造厂	(347)
-----	----------------	-------

第四编 交通管理

第十七章	行政管理	(355)
第一节	福州市交通局	(355)
第二节	县、区交通局	(357)
第三节	福州市交通运输指挥部	(363)
第十八章	运输市场管理	(365)
第一节	机构	(365)
第二节	管理	(367)
第十九章	道路交通管理	(378)
第一节	机构	(379)
第二节	管理	(382)
第三节	陆上交通重大事故记实	(390)
第二十章	路政管理	(397)
第一节	机构设置	(397)
第二节	公路养护	(398)
第三节	养路费	(402)
第四节	清障护路	(405)
第五节	道路交通标志	(407)
第二十一章	水上安全监督管理	(409)
第一节	机构	(409)
第二节	管理	(414)
第三节	水上、海损重大事故记实	(419)

第五编 人物

第二十二章	人物简介	(425)
--------------	-------------------	--------------

第一节 古近代人物简介	(425)
第二节 当代人物简介	(428)
第二十三章 群英谱	(432)
附录	(443)
编后记	(463)

凡 例

一、本书记述福州市交通事业的历史和现状。上限尽量追溯到事件、事物的起源，下限一般截至1985年，个别事件视需要延长至1986年或1987年。

二、本书记述的地域范围以1983年确定的福州市辖区为准，即市区（含郊区、马尾区）和闽侯、闽清、永泰、长乐、福清、平潭、连江、罗源八县。对于历史上曾隶属于福州的县，如清代的古田、屏南等，则不在本书的记述范围之内。

三、本书采用记、志、传、图、表、录六种形式，以志为主体。“大事记”用编年体记述（间亦用记事本末体），志则“横排门类，纵写古今”，并按“详今略古”原则，重点记述中华人民共和国建立后福州市交通运输发展的状况。

四、本书记时、记地、记数、记量和记人，按以下原则处理：

记时：辛亥革命前按朝代帝王年号用汉字纪年，并在其后的括弧内用阿拉伯数字加注公元纪年；民国时期按民国纪年，亦加注公元；中华人民共和国成立后统以公元纪年，用阿拉伯数字表示。

文中所称“中华人民共和国成立”或“新中国成立”，系指1949年10月1日；“解放”，系指1949年8月17日福州解放。

记地：地名以1982年前后市和各县所出版的《地名录》为

准。对于历史上的地名与今名有异者，在括弧内加注今名。

记数：除引文、序词或不确指的数字（如三五里、五六人、数十丈）用汉字外，统以阿拉伯数字表示。

记量：各种记量所用的度量衡单位均采用公制。对于古代所用以市制单位或近代所用以英制及其他专用制单位（如“链”、“节”）计量者，一般换算成公制或加注说明。

记人：本“生不立传”原则，入传传主皆为已故的对福州交通事业有过出色贡献的人物；对健在者的功绩，则按“以事系人”的办法，在各有关章节中提名介绍。

五、本书主要取材于档案资料、旧地方志和所属各县、区新编的交通志，也吸收了今人的研究成果和省各交通部门所提供的资料。对资料来源，除在正文中说明者外，一般不一一注明出处。

概 述

福州，福建省省会，简称榕。历来是全省政治、经济、文化、科技的中心和交通枢纽，也是我国对外开放的城市和国家历史文化名城之一。其地理位置在福建省东部，闽江下游，市中心距闽江入海口52公里。1983年实行市带县以后，榕鼓楼、台江、仓山、郊区、马尾5个区和闽侯、闽清、永泰、长乐、福清、平潭、连江、罗源8个县。总面积11968平方公里。1985年全区人口488.85万人。

福州地区交通运输的发展决定于地区社会生产力的发展水平，也受当地地理环境的制约和影响。由于福建省西有武夷、中有戴云、北有仙霞、南有博平诸大山脉，福州居于东部，形成了福州与邻省浙江、江西、广东地理上的隔绝。所以对外的陆上交通极为不便；而在另一方面，福州市区处于闽江下游盆地，江在其南，海在其东，溪河网布，海域辽阔，对于发展水上交通，则极为有利。

福州地区的道路建设，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。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”，唐陆庶开闽道四百里，逐步地形成了福延、福莆、福温、福瓯四条省际古道。唐宋以来，福建驿道以福州为中心，“南出莆田，北抵永嘉（温州），西达延平（南平）”，戴为方便。明清两代，

又修筑了许多县际古道和乡村大道，交织成了县与县、乡与乡之间的交通网。但是，当时福州通往外地的古道，由于沿途高山连绵，始终未能发展成为车马大道。商旅步行，仍然是“登天入渊，上下循环”。直到民国5年（1916年），福州才修建了第一条马路（水部至台江），并在此后的30多年间，修建了市区马路41.41公里，郊外公路393.17公里。中华人民共和国成立以来，道路建设才进入一个新的阶段。在市区新建了工业路、五一路、六一路、连江路、古田路、五四路、江滨路、华林路等主要街道，1985年市区街道增加到254条，总长176公里，其中高级路面达168.91公里。在郊区和各县的广大地区，也迅速地建成了四通八达的公路网，1985年，福州地区郊、县公路总长达4532.5公里；较民国时期增加11.53倍，全部乡、镇和83.6%的行政村可通汽车，平均每万人占有公路10.89公里。县道以上的公路技术状况，多数相当于四至三级标准。福马公路按一级公路标准改造工程已经完成，目前公路建设正朝着现代化的方向发展。

福州地区的桥梁建设，在唐代就已崭露头角。两宋时期，造桥的数量、种类、风格、工艺，都名闻全国，赢得了“闽中桥梁甲天下”的美誉。据统计，福州地区的古桥多至797座。由于历史的变迁，1985年全区古桥只剩下398座。其中名古桥有福清龙江桥、福州万寿桥、洪山桥等39座。新中国建立以来，随着公路建设的突飞猛进，福州的桥梁建设也跨入了一个新的发展阶段。1985年市辖区共有永久性公路桥954座，总长24867.4延米。其中除22座（共长796.9米）为民国时期建造或改建者外，其余都是新中国建立后所新建的。1971年建成的乌龙江大桥，是我国最早建成的预应力混凝土刚构桥中的一座；1976年省内第一座单孔跨径75米的大型箱形拱桥闽清大桥的建成，显示了福州市造桥技术已达到一个新的水平。此外，1970年6月建成的闽江大桥、1985

年10月建成的洪山大桥，1986年12月建成的六一路立交桥，都以其造型优美、结构新颖、工艺独特而载入我国的桥梁史册。

福州地区江海相连，河网密布，闽江横贯中部，在本市先后汇集安仁溪、梅溪、大目溪、大樟溪、陶江、邢港、林浦港等溪流，又在市区接纳晋安河、白马河等内河，东流入海；沿海并有鳌江、龙江等独流入海的河流；长乐境内内港星罗棋布。据1979年普查资料记载，全区内河航道长达569公里，且有渡口235个。市辖沿海的长乐、福清、连江、罗源、平潭等县，东临台湾海峡与台湾省相望，海岸线直线距离192公里，曲线长3137公里，沿海岸线自北向南，形成了鉴江港、罗源港、凤城港、浦口港、琯头港、马祖港、营前港、筹东港、潭头港、洋屿港、福州港、海口港、下垄港、桥尾港、苏澳港、竹屿口港、娘宫港、观音澳港等许多天然良港，这就为发展福州水上交通提供了良好的条件。

福州的内河航运，自唐宋以来就很发达。闽江干流的木帆船运输，年代久远，清末民国盛极一时；闽清、永泰的内溪木船运输和长乐的槽船运输也久负盛名。但运输工具无甚改进，长期沿用中世纪式的民船，尽以橹、篙、帆为推进动力。鸦片战争后，外轮开始驶进闽江口，清光绪元年（1875年）以后，民族资本投资于轮船业者才逐渐增多，民国时期，闽江、平水、下游三公司的建立，曾使闽江航运业兴盛一时。但因航运业之间的内部倾轧，劳资矛盾，加上战争的破坏，不久即逐渐衰微。到了1949年福州解放前夕，闽江上仅剩大小轮船77艘。新中国成立以来，先后建立了内河航运企业29家，旧有的木帆船逐步为机动船所代替。1985年内河专业航运企业拥有各种船只1269艘/30553吨位，拖轮6593马力。还有乡镇内河航运社6个，各类船舶539艘/1822吨位。个体运输1279户，船舶1279艘/12267吨位。形成了多层次、多成分的水上运输网。市、县水运专业企业1985年完成货运

量362.7万吨、25168.98万吨公里。完成客运量859.62万人、19877.62万人公里。

福州的海上运输，更是源远流长。东汉时期，福州港就已是对外交通的门户。历唐、宋、元数朝，海上运输一直是很发达的。到了明朝，达到了全盛时期，明郑和七下西洋，累驻舟师于长乐及闽江口一带，这是福州港对外交通日益繁荣的一大标志。然而到了清代，初则朝廷实行“迁界”、“海禁”，海运中断；鸦片战争后福州被辟为通商口岸，又复利权外溢，这时福州的对外航线均为英国、日本国所控制。抗日战争期间，国民党在闽江口自行填江封锁，海运再次中断，战后才稍有恢复。新中国成立初期，由于美国舰队的封锁，国民党军队的骚扰，海上交通运输严重受阻，要在武装护航下维持沿海运输。1972年中美建交后，特别是在中国共产党和平统一祖国和“一国两制”政策的影响下，台湾海峡的紧张局势逐步缓和，1980年以后，福州海上运输才开始大踏步前进。1985年，全区共有海运企业27个，共有货轮410艘/101066吨位；另有乡镇海运船队23个，船舶480艘/20035吨位。航线也日渐增多，1978年10月首航香港成功，先后恢复并开辟了直达日本、菲律宾、马来西亚、新加坡、泰国、斯里兰卡等国港口的航线。福州至上海的客轮运输亦于1982年3月5日复航。目前福州港已和国内外60多个港口通航，1985年，海运专业企业完成货运量170.83万吨、149675.59万吨公里；完成客运量10.7万人次。出现了日益繁荣的景象。

福州的陆上交通运输，长期停留在徒步、肩挑、乘舆、畜驮的落后状态。直至民国7年(1918年)，才第一次出现汽车运输。30年代，福州的汽车客货运输有较快的发展；但自抗日战争爆发后，又陷入半瘫痪状态；战后也很不景气，到1949年福州解放前夕，市区公共交通汽车已荡然无存，长、短途客货汽车也所剩无

几。中华人民共和国成立以后，汽车运输得到了恢复与发展，尤其是1978年以后，全民、集体、合资、个体一起上，更进入了一个新的发展时期。据1985年统计，全区共有机动车41871辆，1986年增至54719辆。1986年的机动车数为1950年127辆的430.8倍。

就汽车客运而言，1985年全区共有汽车客运企业49家，拥有大小客车1578辆。长途汽车客运完成周转量103486万人公里，比1950年增长285倍。市内公共交通自1978年以后，改变了以往只有公共汽车运输的单一形式，于1983年9月29日开始在市内通行公共电车。还新增了许多大中豪华客车、旅游汽车和出租小汽车。市公交公司也在竞争中不断发展，现有公共汽车304辆，营运路线35条，总里程长达511公里。1985年客运量达13535万人次，同1950年相比，车辆增加23.9倍，营运里程增加101.2倍，年客运量增加215.22倍。

汽车货运也有较大的发展。1985年全区经营汽车货运的企业共有37家，货运汽车929辆。1985年完成货运量413万吨、14200万吨公里。另有乡镇运输队71家，汽车545辆；工厂企业单位经批准从事营业性运输的有230家，营运汽车1325辆；个体户1148户，汽车1208辆。

福州的铁路运输发展较晚。1959年1月1日，外（洋）福（州）铁路建成通车，从而结束了福州没有铁路的历史，1971年8月1日福（州）马（尾）支线亦告竣工。1985年，福州站每日有10.5对旅客列车到发，可直达北京、杭州、广州、南昌、鹰潭等城市及省内的厦门、龙岩、永安和市郊的马尾、魁墩等站点。客货运输都得到迅速的发展。1985年客运发送331万人，到达323万人，货运发送206.9万吨，到达500万吨，装卸车共达141285辆。同1959年相比，各项增长幅度都在5倍以上。

福州民用航空运输，始自1933年秋天。1941年因日军侵占福

州而停航。战后开辟了上海、台湾至福州航线，1949年8月17日国民党军队溃退时又关闭停航。中华人民共和国成立之初，由于福州面临帝国主义的经济、军事封锁，所以延至1974年12月1日，福州民航才正式重新开航。十多年来，随着对外开放政策的贯彻落实，福州民航事业欣欣向荣。现在每天有三叉戟、波音707等大型客机起降，旅客络绎不绝。1985年总航线长达1万多公里，航班密度每周27个，1986年增至36个。1985年始发旅客86245人次，到达旅客82500人次；货邮发送量1853吨，到达货邮1813吨。同1975年相比，各项增长幅度都在13至14倍以上。

福州马尾，曾经是中国航空工业的摇篮。民国6年（1917年）在马尾开办的“福州飞潜学校”和民国7年（1918年）成立的“马尾飞机工程处”，造就了第一代飞潜技职人员，制造出中国第一代水上飞机，为中国的航空工业史写下了光辉的一页。

福州的造船工业，历史悠久。三国孙吴在福州设“典船都尉”，督造船只，开始把造船纳入朝廷的管理范围。隋唐至宋元，福州造船业更加发达。尤其是宋代，福州则成为全国造船业中心，造船的规模之大，数量之多，都是前所未有的。明代，造船技术达到了一个新的水平，吸引了不少国内外船商前来学习。到了清代，由于清廷闭关自守，海运衰落，造船业也随之萧条。直至鸦片战争以后，为了防御外敌，才于清同治五年（1866年），由左宗棠、沈葆楨创办了马尾船政局，使福州的造船业又走在全国的前列，并为建设我国水师作出了贡献。但在甲申（1884年）中法战争中，船厂遭受炮击，从此就一蹶不振了。民国时期，福州仅有民间造船厂商59家，生产规模已大不如马尾船政时代了。新中国成立以来，造船工业得到了迅速的恢复与发展。1985年，辖区内共有造船企业47家，工人6655人，主要产品品种达51种，

在全国占有光荣的一席。

车辆修造业从1934年10月成立福州修车厂算起也只有50余年的历史。在整个民国时期，仅停留于修修补补水平。中华人民共和国成立以后，才逐步建立起汽车大中修、汽车配件生产、机车洗修和车辆检修以及筑路机械的修理体系，并以1958年福建省福州修车厂试产“东方红”载重汽车为开端，逐步建立起车辆制造业。1985年，福州有车辆制造厂7家，职工6971人；汽车配件厂6家，职工1957人；专业汽车修配厂69家，职工5342人；个体户修车店424家，从业人员654人。现在福州市已能制造和装配多种型号的载重汽车、公共客车、摩托车、拖拉机和自行车。品种多达54种。逐步地填补了福州交通工业的空白。

随着交通建设、交通运输的发展，从中华人民共和国成立以来，也相应地加强了交通管理工作，并且取得了显著的效果。

追古观今，成就是喜人的。但是由于历史的原因，长期以来国家对福州地区交通建设的投资比较少，目前整个地区交通的基础设施差，交通运输仍然是全市国民经济建设中的薄弱环节，因此更需总结经验，继续努力，在开放、改革政策的推动下，开创交通运输新局面。

docsriver 文川网
入驻商家 古籍书城

在文川网搜索古籍书城 获取更多电子书

编年大事记

约前6000~5000年（新石器时代）

在今闽江下游的县石山和庄边村，闽侯洋里乡牛头山和白沙溪头村等靠近水域的地方，即有部族居民居住。他们为了交通与捕鱼，已能制造舟筏。

前494年（春秋时期）

吴王夫差兴兵击败越王勾践于会稽后，曾乘船略地至福建长乐下洞江口。

前334年（战国时期）

越国为楚所灭，一部分越王族和采冶工人陆续迁居入闽。

前218年（秦始皇二十九年）

秦始皇攻取闽越，废无诸为君长，增设闽中郡。

前202年（汉高祖五年）

汉封无诸为闽越王，在福州筑城建都，称东冶。

前112年（汉武帝元鼎五年）

三月，南越相吕嘉反汉，东越王余善领兵八千，自告奋勇帮助汉军征战，浮海到揭阳，开辟了福州至广东潮汕的海上航线。

前110年（汉武帝元封元年）

汉灭东越王余善，在其故地设冶县。

87年（汉章帝元和四年）

福建已有东洋、南洋交通。福州港时称“东冶港”。

260年（三国吴景帝永安三年）

吴景帝在侯官设置“典船都尉”，负责管理与制造船只。“都尉营”旧址在今福州鼓楼区东直巷。

282年（晋武帝太康三年）

侯官改称晋安郡，严高为晋安太守。不但整治旧城，“高更筑子城以广之，尝凿迎仙馆前连澳桥，通舟楫之利”。

308年（晋怀帝永嘉二年）

“中州板荡，入闽者八族”，是为“永嘉南渡”，促进了闽地的陆上交通。

598年（隋文帝开皇十八年）

隋文帝下诏说：吴越之人，往承敝俗，所在之处，私造大船，因相聚结，致有侵害。其江南诸州，人间有船长三丈以上，悉括入官（官）。

606~611年（隋炀帝大业二年至七年）

二年、四年、七年，朝廷曾三次派出朱宽、陈棱为首的船队到台湾，并有台湾居民五千户移居福建福清。