

固安縣志



同安交通志

項南



厦门大学出版社

回顧過去，立足當前。

喜與同安交通展新

圖。

申學光 一九九三年八月

发函交通事

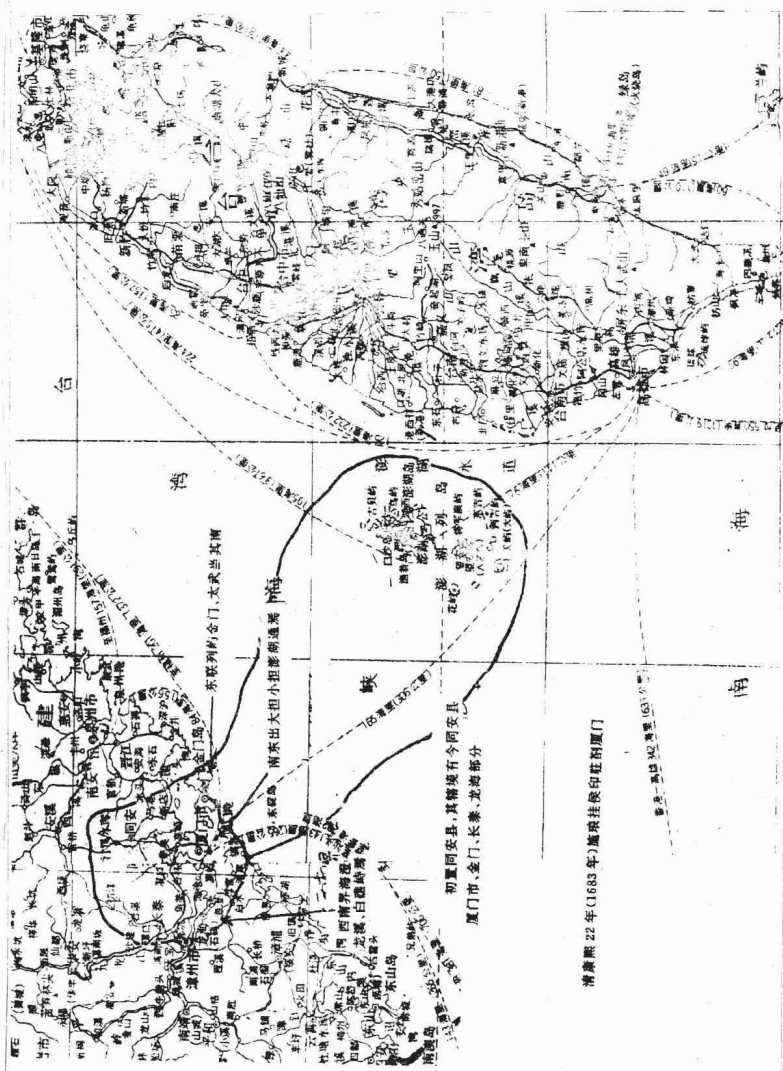
共援兴同安匪

清。

陈鼎康

九十八年

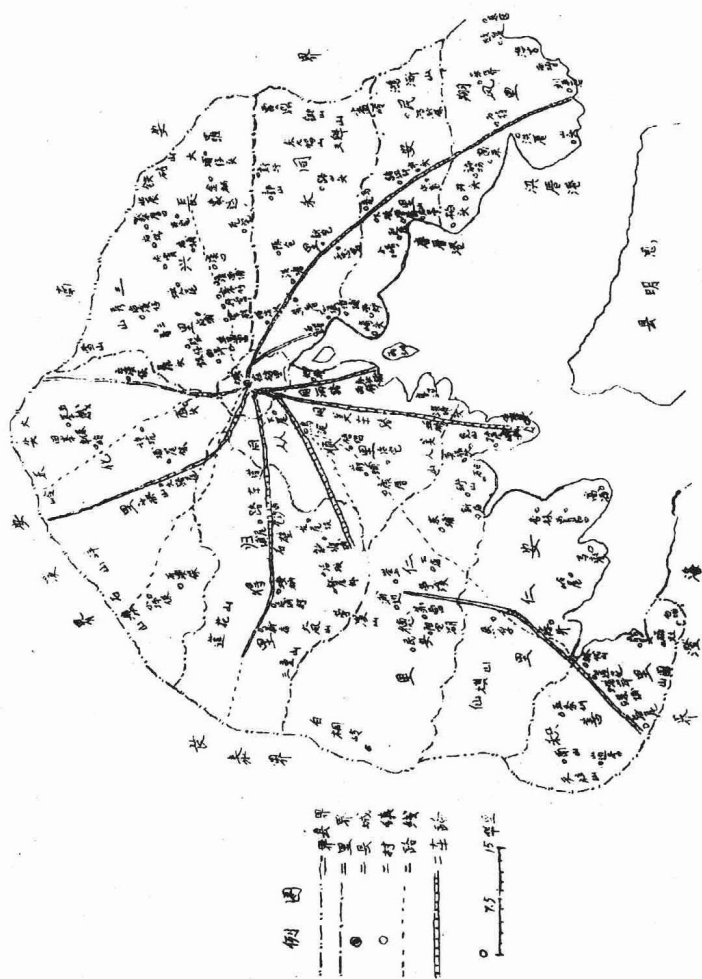
公元 933—1911 年同安县疆域图



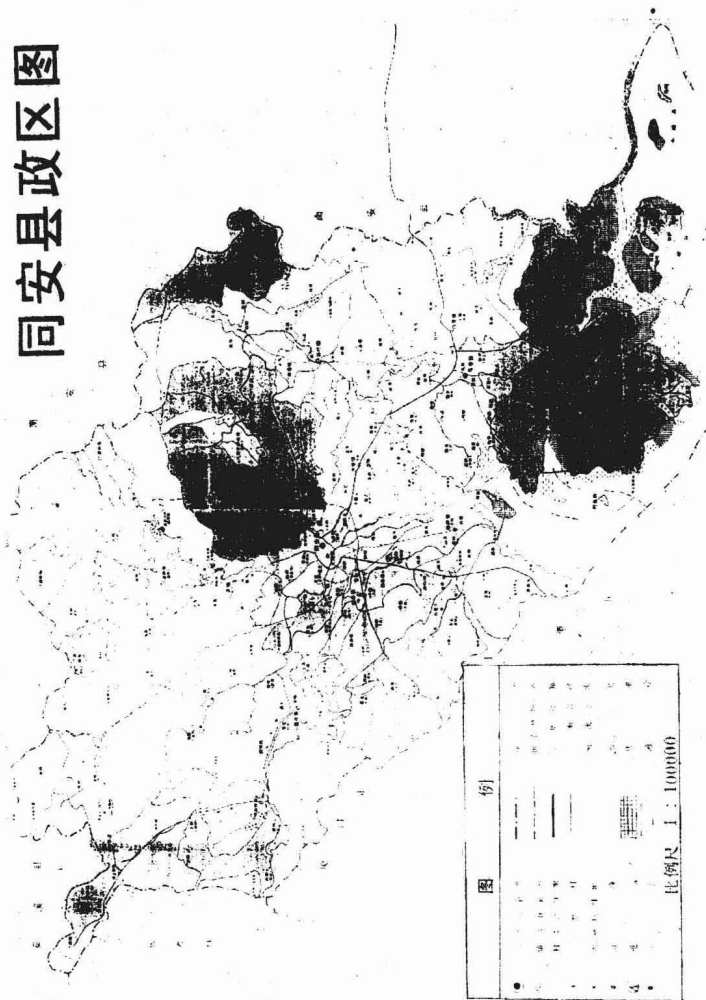
清康熙 22 年 (1683 年) 施琅挂旗印驻防厦门

注：画粗线条者系同安县界

同安县方括图 民国十九年 编



同安縣政區圖



一九九二年三月

同安縣地名辦公室編制



同安县交通局大楼



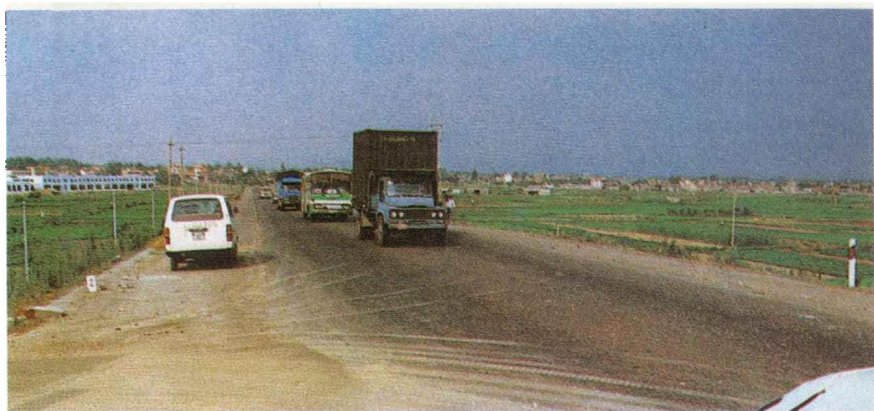
交通部黄镇东部长视察码头



整装待发的交通运输管理人员



水上运输安全检查



贯穿县境的国道 324 线



县城新西桥全貌



厦门同安小客车出租公司的“的十”车队



直航港澳的定期货轮



刘五店码头



县乡公路一瞥

《同安交通志》编纂领导小组

组 长:张维谦

副组长:黄文昇

成 员:胡松彬 郑景南 马宪章
杨天道 柯翰林 叶国强
陈水力 施根在

办公室主 任:李永国

副主任:陈万益

主编兼主笔:李逸

编写人员:江海清

序 一

《同安交通志》编写好并正式出版了，这是一件好事，搜调汇集这么多的资料，实事求是地记录了同安县交通的历史发展过程和现状，这将给人们，特别是为后人留下一份宝贵的精神财富。

同安交通局长黄文昇同志兴奋地前来请我为这部《同安交通志》写序言，我欣然答应了。这大概就是一位古哲人所说的：“乡情是与人有生俱来的一种特殊感情的缘故”吧。同安人民是勤劳勇敢的，在中国共产党的正确领导下，进行了翻天覆地的历史变革，从旧社会改变为新社会，人民英勇搏斗的事迹历历在目。

盛世修志，在改革开放的大好形势下，以历史唯物主义的基本原理为指导，真实客观地反映历史的本来面貌，并力求使资料性、逻辑性、思想性和科学性得以紧密结合，这就是我们编写史志所刻意追求的目标。

同安面海环山，舟车辐辏。海上、内陆交通，自古名闻遐迩，境内古道纵横，并设有大轮驿，宋时建，名大同驿；津澳渡口，星罗棋布。同安地处闽南泉、漳二府接壤之咽喉，地势险要；又扼台湾海峡之要冲，附近洋面历来为官兵、商贾、倭寇、海盗、夷敌出没活动场所。同安既为兵家必争之地，也是英雄辈出之乡。

同安物产丰富，商贸繁荣，从而促进了交通的发展。而常遭战乱，主要是抗倭和缉盗，因而促进了交通及交通工具的发展，特别是制造海船技术的提高，如昔日的同安梭船，自清乾隆末年开，福建水师即选定为缉盗战船的主船型，仅道光二年至五年，泉州船

厂就建造了 48 艘同安梭船。此外还为奉天金门营、天津水师绿营建造过同安梭船,可见当时同安梭船已是国内名优战船。无论是宋元时期泉州刺桐港的兴盛(并跃居成世界最大的商贸港口),或是刺桐港衰落后,于明代漳州月港的崛起,以及清代被迫五口通商后厦门港的兴起,而地处闽南三角中心的同安,始终都是保持着最优良的海陆交通态势。古代、近代同安均以海上交通为主,但后由于辖区划分的变化,1912 年随着厦门独辟设市和 1914 年金门县的析出,同安则主要仅为陆上交通,海上只剩近海小船与临县短途运输。

同安现代的陆上交通,因时因地出现过几种不同的特殊运输形式。1922 年—1949 年,虽靠热心侨胞的投资修路,引入现代公路建造技术,但这很有限。日本入侵后公路又遭到破坏。地处丘陵地带高低起伏的砂土公路,与乡村小路之间出现过扁担运输的群众性热潮。先是挑盐,后来运米,全家老少出门,村村蜂涌而起,昼夜抢运。又一次运输高潮是骡子运输队,家家养骡或马,村村成队。40 年代兴起,50 年代达到高潮的载重自行车运输,载人载货,技艺高超,穿运乡间羊肠小道,可抵达家门,且载重量大,体积高宽,甚至易破损的陶缸瓷器,也照样运载,上坡从后推顶,下坡直溜疾转,见之令人咋舌,可谓同安一绝。

同安地处祖国东南沿海,面积仅 1078 平方公里,但由于它特有的绾泉漳而扼榕穗,抚金厦而接澎湖的优越地理条件,自古以来就是商贾贸易之地,舟车辐辏之区。自后唐长兴四年(933 年)建县以来,尽管经历了整整 1060 个春秋,但在这漫长的历史过程中,在长期的封建政权统治下,兵匪横行,民不聊生。同安犹如踽踽而行的年迈老者,步履蹒跚,进展缓慢。

中华人民共和国建立后,50 年代虽常处于战备状态,但同安的交通还是进入了全面整治、有计划地逐步发展的阶段。交通运输方式进行了变革,除同厦、同泉、同漳干线公路外,并村村通公路。

手扶拖拉机进进出出，沟通了城乡之间的物资交流。贯通县境的国道福厦干线与国内联成运输网络，车流昼夜不息，这使同安发展起来了。特别是自厦门辟为经济特区后，作为厦门市唯一辖县的同安才一反往昔龙钟老态，青春焕发地投身于改革开放的滚滚春潮的涌动之中。同安的经济起飞了！以空前未有的速度飞速发展起来。陆上，村村通公路；水上，扩建刘五店小海港，建成 500 吨级泊位二个；扩建 5000 吨级泊位深水码头工程，也正在紧张地做前期准备工作。并且还有 40 多个较小的码头。目前通过县境的高速公路、高速铁路和把同厦公路改为一级公路的工程也即将展开。

这部《同安交通志》编写得很好。首先突出了当代的陆上交通，次及海上航运，并兼及铁路、机场，主次分明。既纵经横纬，全面铺叙，又详略有别地突出了今日同安处于闽南金三角中心交通枢纽的重要地位。且文辞简炼，文风朴实，文笔流畅，寓科学性、资料性、知识性、可读性于一体。尤可喜者，这虽是我县第一部交通志书，但体例完备，编排得当，颇有参考价值。

“治天下者以史为鉴，治郡国者以志为鉴”。盖“史志所以资治也”。深愿此书之出版，对人们，对海内外来同安的客商，在熟知同安交通和发展同安经济建设——尤其是对海峡两岸直接三通，厦、金两门对开方面，都能有所裨益。

同安的经济腾飞，无疑将更加速同安交通现代化建设的进程。抚今追昔，我们对此充满信心。奋勇前进，为建设有中国特色的社会主义而作出奉献。

衷心祝愿同安交通当好同安经济发展的先行官！

衷心祝愿同安经济在同安交通这位先行官的辅佐与促进下，展翅腾飞！

原中华人民共和国交通部部长：

彭德清

一九九三年五月

序 二

公元前 6000 年,当人类懂得用骆驼商队来进行长途跋涉的时候,它的平均速度是每小时 8 英里;4000 多年之后,在古代双轮马拉战车发明出来时,人类将交通速度提高到最大的每小时 20 英里。这些在今天看起来如此缓慢的速度,却在历史上运行了近万年的漫长旅程,尽管邮递马车、瀚海风帆等等内陆海上的交通工具被相继创造出来,但人类还是难以一下子超越这个速度极限。直至公元 1880 年,在先进的蒸汽火车奔驰了半个世纪之后,人类才创造了每小时 100 英里的速度记录。然而,当历史跨入 20 世纪的轨道后,这世界就犹如翻天覆地变了大样。1938 年人们驾驭飞机航行,其速度就突破了每小时 400 英里;60 年代火箭冲上云天,速度即刻接近了每小时 4000 英里;而一转眼功夫,待到今天人们知道乘坐着宇宙飞船环绕地球遨游的时候,人类创造的速度业已超过了每小时 18000 英里。车轮滚滚,风帆破浪,银鹰飞船风驰电掣,这 20 世纪的交通技术,正以突飞猛进的态势震荡着全球的各个角落,让人惊叹不已,乃至美国著名的未来学家 A·托夫勒在《未来的冲击》(FUTURE SHOCK)一书中,将交通事业的发展看作是现代技术飞跃的最重要表征。

正是在这样的時候,我的故乡交通领域的工作者,抱着正确客观地反映同安交通发展的历史和现状的意愿,编撰出版了这样一部《同安交通志》,洋洋大观,史志千秋,这不仅体现了故乡人民认真总结历史的科学精神,而且显示了故乡人民继往开来,敢于站在

时代大趋势的地平线上，去迎接新形势挑战的气魄和胆识。

同安背山襟海，近抚金、厦，绾结漳、泉，远控澎、台，阻扼榕、穗，1000多平方公里的膏腴沃壤，自古舟车辐辏，路桥纵横四达，是八闽大地的一处交通要冲。这些年，伴随着经济特区改革开放的步伐和海峡两岸关系的日渐密切，交通担负着经济发展和文化交流的先行官使命，发展更是迅猛异常。国道、省道、一级公路在扩建翻修中焕然一新，现代化装卸码头在刘五店屹然崛起，城乡街衢互通，岛屿亦水陆并济，“长安”、“长发”乘风破浪直发港澳，5000吨级深水码头和高速公路也进入了议事日程。这部《同安交通志》便是立足于我们今天事业的发展，以今为主，突出梳理记载了同安县解放以来，尤其是改革开放时期的水陆交通建设，并上溯汉唐古道老港，下叙今日陆海空蓬勃事业，横及运输工具变更、交通管理、教育和交通工业状况，旁涉同安交通史上的机构沿革和仁人志士的业绩，通合古今、纵横有致地展示了同安1000多年来的交通大业，既全面系统而又避平铺直叙。无论是作为同安的第一部交通志，还是作为同安县乃至全省社会主义新方志的一个小小组成部分，都是一部很有价值的著述。

治史写志，一是要持重通观，虽也求思接千载视通万里，却最忌想象连翩而要确凿真实；二是要钩沉抉隐索幽发微，不怕支离于前人而有所发现。作为同安的第一部交通志，这部书已注意到这两个方面。编撰者不辞劳苦，荟萃了浩繁的资料，不仅注意到了志书的思想性、科学性和地方性的和谐统一，以方志笔致实录了1000多年来同安所发生的交通大事，用客观的态度叙述了富有同安风情的交通建设和运输变更，并列举大量的具体数字，配以图表相片，显示了事实的确凿可靠。而且稽考攫微，在繁复的资料和山隅海角的考察中，搜寻探觅，录取了象古道十八弯，李、高双桅出洋，同安梭船等等交通史迹。这无疑充实了这部地方交通志的份量，丰富了志书的内容和严谨了志书的结构，使得这部书有了变平列而