

潮汕历史资料丛编 第6辑

潮汕交通运输资料

王琳乾 吴膺雄 辑编点校

潮汕历史文化研究中心
汕头市文化局 汕头市图书馆

潮汕历史资料丛编 第6辑

潮汕交通运输资料

王琳乾 吴膺雄 辑编点校

潮汕历史文化研究中心
汕头市文化局 汕头市图书馆

潮汕历史资料丛编第6辑

潮汕交通运输资料

王琳乾 吴膺雄 辑编点校

潮汕历史文化研究中心

汕头市文化局 汕头市图书馆

普宁市怡祥彩印有限公司排版印刷

850×1168毫米 1/32开本 18印张 435千字

2003年8月第1次印刷

[2003]粤印准字第0015号

总 序

潮汕历史文化研究中心于1995年5月间成立潮汕历史文化资料征集委员会,进入有组织、有计划地广泛征集潮汕地方文献资料,迄今已征集到有关潮事及潮人著作、资料二万余册。这对浩如烟海的潮汕历史文化资料来说,仅属一小部分,但仍不失为一份值得珍视的潮汕文化遗产。

征集资料是开展研究的基础,不治史料便不能治史。征集的目的在于开发、利用文化资源。为此,我们决定编辑出版潮汕历史资料丛编,以本资料库征集收藏的历史文献资料为主,广收各地档案馆、图书馆、地志办以及留存民间藏书家的有关资料,编辑成专题,其目的,既为推动潮学研究的进一步纵深开展提供资料参考,也为推动潮汕地区的现代化建设提供决策服务。

辑录丛编,我们提出要努力达到三个基本要求:

一是统一规划。要坚持统一体例,整体策划,专题成书,力求科学化,规范化。

二是忠实原著。要采取原文照录,只加标点,不予辨正,力求原汤原味,保留原有观点和论述。

三是尊重历史。要按照兼收并蓄,不加评论,客观辑录,力求如实反映历史轨迹。

编辑出版潮汕历史资料丛编,是一件长期的、系统的文化工程,拟分多辑出版,分辑则按专题完稿先后排列。欢迎一切对潮汕文化和潮学研究的热心人士、专家学者给予积极支持和参与,批评和指正。

凡 例

- 1、《潮汕交通运输资料》为潮汕历史资料丛编第六辑。
- 2、本辑资料采自有关史、志、私家著作等。
- 3、本辑资料为保证其原始性，不加评论、修改，原貌辑录，并逐项注明出处。
- 4、本辑资料按类分别入目，故节删者多。
- 5、鉴于1949年前旧史志均没标点，为提供利用方便，对选录资料，均予标点。内文中如有矛盾者，编者不负辨正之责。
- 6、资料中残缺不清者，则以□代缺字，有歧义或明显刻印错字，则在该字后面，以()标明。
- 7、本着相互参证，有些资料内容虽有雷同，但资料来源不同，故并录以供研究者参考。
- 8、本辑资料置其它项，将为交通有关的事情收进该项，以便用得上时作参考。如海(江)难事件等。
- 9、鉴于历史资料浩如烟海，年代久远，散失各方，无法搜录完整，挂漏定多，祈望学者、同仁予以增益。

目

录

一	潮汕交通运输概况·····	1
二	公路运输·····	35
三	桥梁 津渡·····	133
四	铁路·····	186
五	海洋运输·····	223
六	内河运输·····	294
七	民用航空 机场·····	407
八	水、陆、空运输企业与交通管理机构·····	418
九	港口兴废变迁·····	476
十	其他·····	568
后	记·····	574

一 潮汕交通运输概况

潮州昔时交通，水以韩、榕、练三江为主，陆有官道驿铺。由今潮安通闽之路，沿韩江两岸蜿蜒而上，石径崎岖，行者大率舍陆操舟，至石下坝峰市间，滩石险恶，陆路交通较繁矣。汀江以上舟楫已尽，山行至永安之小陶或江西之瑞金，可转舟以达南平或赣州。其往兴宁、梅县之官道，则由三河坝沿江而上，水运既便，陆行遂稀。自梅县至兴宁，川流迂阻，每当水涸，逆行须三日始达。由陆路经南口则山路艰辛，行旅往往迂道由汕头至揭阳，经汤坑石角坝越猴子崇，出畚坑以抵梅县、兴宁，自石角坝至畚坑为途八十华里，崇峦叠嶂，羊肠险仄，篮舆几不可通。由畚坑至兴宁或梅县，路程较便，一日可达，由是上历和平，可达江西寻邬、安远、三南以抵赣州，由畚坑入龙川，左折南行为潮州、惠阳孔道之会点，沿东江顺流而西，经惠阳、博罗可达广州。若由揭阳经惠来，过陆丰、海丰则可迳抵惠阳。惟海丰为严邑，鸟道插天，至广州者非求径不出此。梁廷枏东行日记云：由平海以东，陆路抵潮，非旧制沿途供亿无所出。东线自饶平出柏嵩关入闽之平和，经南靖可至龙溪、厦门，或自黄冈越汾水关入诏安，经云霄、漳浦亦可至龙溪焉。古时人都多取道赣、浙，经长江转运河北上。自海运兴，乃改由韩江出海至温州、宁波、上海、南京或天津、北京。南渡大洋，可抵西贡、曼谷及南洋群岛。西行至广州，亦有遵海而不由陆者矣。清季铁道兴，北行者浮海至上海、南京，遵津浦路而至天津、北京，州内亦有潮汕铁路，为民办之首倡，交通形势又一变也。

民国十七年以后，各地公路次第兴筑，至二十六年，州内公路纲大致完成。对外交通，则一出惠来之葵潭，西行经陆丰、海丰、惠

阳、博罗、增城以至广州；一出揭阳之河婆，西行经安流、紫金折西南以达惠阳；一出丰顺之径心，西行经兴宁、五华、龙川、忠信、连平、翁源折而北过曲江，又折而东经始兴、南雄越岭入江西境，通大庾赣州，又自曲江北行经乐昌、坪石入湖南境，通宜章、衡阳；一出径心西行至兴宁，折而北经平远入江西境，通寻邬、会昌；一出径心北行经梅县、蕉岭入福建境，通上杭、汀州，一自饶平之黄冈出汾水关入福建境，通诏安、漳州。四通八达，行旅益便。至若海运、航空电报之畅通，瞬息千里，尤与畴昔有天渊之别矣。

综观潮州交通历史，可分三期：晋室东迁至宋元为内陆期；明海运兴，至汕头开埠为近海期；汽轮航驶，铁道兴筑以后，为全面发展期。今时舟车云集，商旅辐辏，内则惠梅二州，赣南七县，闽南八县，资为挹注，外则握南洋贸易之枢纽，百凡实业，方兴未艾，前途正未可限量也。兹区为四篇，曰水运、陆运、航空、邮电而附以驿传津梁。依次分述于后。

附潮州交通事业始见表：

轮船	咸丰八年 一八五八年	开潮州为通商口岸 英轮入汕头港。	光绪十八年 一八九二	汕头潮阳间行驶 小汽船
铁道	光绪三十年 一九〇四年	潮汕铁路兴筑	光绪三十二年 一九〇六年	潮汕铁路通车
公路	民国十一年 一九二二年	兴筑揭安路潮安段 (未行车)	民国二十一年 一九三二年	揭安揭普 两公路通车。

航空 民国二十二年(1933年)中国航空公司沪粤线开航设汕头站。

——摘自饶宗颐总纂《潮州志稿·交通志》，1965年香港龙门书店出版(饶宗颐编集)(《潮州志汇编》)。

汕头港已有130多年历史。……目前汕头港是国家交通部确定的全国19个沿海枢纽港之一，是粤东及闽南、赣南地区对外贸

易的重要港口,与 47 个国家和地区的 210 多个港口有货物往来,通过汕头港主要货种为煤炭、石油、钢铁、金属、矿石、水泥、化肥、木材、粮食等。1995 年底汕头深水港一期工程完成,改变了汕头没有深水港的历史。全市现有的港口码头 5000 吨以上的泊位达到 26 个,其中万吨级以上泊位 6 个,年综合吞吐能力 2112 万吨。1997 年全市港口货物吞吐量 1360 万吨(其中汕头港 884 万吨),集装箱吞吐量 36.5 万标准箱。根据交通部和广东省人民政府审查批准的《汕头港总体布局规划》,汕头港将建成老港区、珠池港区、马山港区、苏埃港区、堤内港区和广澳港区等六个港区。规划建港岸线长 15.45 公里,可建中级以上泊位 100 个,其中深水泊位 82 个,吞吐能力 6710 万吨。

——摘自刘锦庭主编《汕头海洋资源开发利用》论文集 1998 年 6 月汕头海洋资源开发与利用联合调研活动组委会编印。第 10-11 页。

汕头与各省及闽赣交通之关系

汕头西北背大陆。东南临大海。韩江之水则自北南流。揭阳江之水则自西往东。俱得水运之便。至河道不经之地。自须循陆而行。潮嘉汀各属陆路状态。均依地方而异。凡平原多者。比较的设有完备之道路。例如由汕头至潮安澄海两县。则筑有石灰和沙与小石五六尺宽之混凝土路。由潮安通福建之路。则沿韩江之左右岸蜿蜒而上。均为石砌大路。此路夹路多植松树。阴翳便行人。第既有河可通行舟。则由此遵陆者较少。仅有下坝峰市间。水行不便。故陆路之交通稍繁。汀州以上。舟行已尽。但步行一日之山道。可至江西之瑞金。由此而入鄱阳。再沿贡江谷地至于会昌赣州。由赣州至龙永宁莲花进湖南株州及长沙。再经宁乡益阳终于常德。与四川之重庆线。及沙市兴义线相会。其往梅县及兴宁地方之道路。则由三河坝沿河而上。此路水行既便。故陆路之交通反稀。但自梅县至兴宁水路,稍嫌迂回。如遇水浅

期间。逆行须三日始达。由陆路经南日。则交通又极繁盛。然山道崎岖。颇不易行。在外经商之兴宁及梅县人。于冬季回家之时。往往由汕头西行至揭阳。自揭阳至寮煎,又由寮煎达畚坑以抵梅县兴宁。但揭阳寮煎间。路虽平坦。而自寮煎至畚坑为途八十里。则均山岳重叠。羊肠险仄。轿舆几不可通。惟畚坑至兴宁或梅县之路。则无论水陆。一日可达。由畚坑经梅县兴宁和平。亦可至江西之寻邬、安远、定南以达赣州。若溯赣江而上。则可抵南昌川长江。由畚坑入龙川。左折南行为潮州惠州大路之会点。若由揭阳折入惠来海丰陆丰三县属。可直接迳达惠阳县之大州。故吾国开发南部商港。汕头实为最好之门户。若现有铁路加以延长。及吾粤之海岸线。亦加以敷设。则水陆交汇。四通八达。外海汽船。西南可至香港西贡暹罗星加坡欧洲。东北可至厦门福州台湾上海及天津牛庄大连。而香港上海间之航路。又为日本欧美各国之枢纽。倘闽粤赣相连之各县。与接近汕头之各县。所有生产事业与铁路航运同时并举。则汕头后此之发达。将卜其随年以俱增也。

——摘自《六十年来之岭东纪略》肖冠英著,原书于1925年5月由广州培英图书印务公司初版,广州中华工学会发行。1996年12月由汕头市地方志办公室重印,广东人民出版社出版发行。

注:以下资料摘自《汕头方志》(资料专题)。该资料辑自1934年广东全省地方纪要中有关潮汕各县市交通概况(包括曾隶属汕头专区的海丰、陆丰、丰顺、大埔)

汕头市

(甲)内河交通韩江支流干流,但在本市附近地方,注入内海,可通舟楫者,凡二千余里。有轮船十艘,分航潮安大埔松口揭阳普宁澄海等处。

(乙)、海道交通。汕市为岭东出海门户,故海道交通,至为重要。近如潮阳,南澳、柘林,达濠,汕尾等处,远如香港、广州、厦门、

福州、上海、以及南洋群岛，皆有海轮，定期航行。

(丙)、陆路交通。有铁路二条。一为潮汕铁路由汕头市至潮安之意溪，凡九站，长约三拾英里。一为汕樟轻便车路，由汕头市至澄海。公路之已完成者：有汕樟公路，由汕头市经澄海而至饶平县界。潮汕护堤公路，由汕头至潮安。隔海角石之潮普公路，由汕头循东路省道，达普宁海陆丰等处。市区内之交通，则有长途汽车。往来称便。

——摘自 1934 年《广东全省地方纪要》广东省民政厅编辑。

潮安县

水道：有韩江，上溯梅埔丰顺，来往轮电船三十余艘；由韩江警卫营派兵护送，下通汕头澄海，交通均属便利。

陆上交通：则有潮汕铁路，车行一时半，可达汕头市。公路之已完成者，有揭安省道，自潮安至深坑为潮安段，再由深坑至揭阳，为揭阳段，全路经已过(通)车，潮安段内有货车四辆，来往县城浮岗等处，专载货物，营业颇为发达，由揭安公路潮安段股东会同组织委员会管理之。复有潮兴客车公司，行驶揭安省道。是以在该路行驶者，共有大小汽车十辆，每辆载客十六人，摩托车载客七人，每客每里收费一毫五分。所有行车时间，概有规定。潮兴客车公司，系由揭阳潮安两段筑路会共同管理之。此外各处省道正在赶筑者，有安黄省道安寨段。此段开工，业已数年，款派三次，仅成路基土方十之五六；而桥梁涵洞，仍未计及。现已派员将桥梁六及三十三个涵洞，分别测量，绘定设计图则呈请上宪拨款赶筑。县道有护堤公路，由县城南关外南春马路起，沿韩江堤基，直达汕头市，长约九十里。该路工程将竣，先由县城通车至鯤江乡，长约四十五里。该路行车及筹筑事宜，由护堤公路处直接办理。安凤县道，自县城桥东起，至饶平县属凤凰山止，长约五十里，筑路款项，系由沿路殷户自由认股，现已在测量计划中。其余属于乡道者，共有十二

线,尚未兴办。

——摘自《广东全省地方纪要》第十一编潮安。民国廿三年(1934)12月,广东省民政厅编辑。

澄海县

水道交通:由外砂河至汕头,有电船两艘,每日来往二次。由东陇至潮州及汕头,亦有电船来往。

公路之着手兴筑者:有汕樟公路,该路为贯通本县之主干路线,亟应赶紧完成,惟该路虽长只七十余里,但中隔河流四道,而又纯为沙底。建筑桥梁工程不易,旋筑旋塌,故该公路建筑多年,雏形已具,而为河流所隔,不克通车,且路款又催收不前,以致工程停顿。至去年三月间,由县府函聘驻汕绅商十三人,组织完成汕樟公路行车委员会,重行集股,赓续办理。至中隔河流,则变更计划,不建桥梁,于各河两岸,建造码头,中用木排电船,载渡车辆。现已全线分段接驳通车。又有轻便铁道,由南洋河南岸,直至汕头,长四十里,于民国四年由商人合资筹办。车有普通特别两种,普通车坐四人,特别车坐二人,均用人力推进,其行甚速。

——摘自1934年《广东全省地方纪要》广东省民政厅编辑。

饶平县

水道交通:黄冈区有小轮船,通柘林汕头各市。黄冈与县城之间,有小帆船,可上驶至距城十余里之石溪头地方。近有军队护航,海面及江上治安,尚颇平顺。县境公路,已筑成路基者,有饶黄县道一线。其安黄诏省道。在县属境内一段,亦已筑成。另有饶钱饶茂两路,均已着手兴筑,饶钱一路。业已完成通车。

——摘自1934年《广东全省地方纪要》广东省民政厅编辑。

南澳县

县境虽四面环海,以客货轮运不繁,尚无定期轮船直通各地。

仅有来往汕头柘林间之小轮，航经县属之隆澳而已。

——摘自1934年《广东全省地方纪要》广东省民政厅编辑。

潮阳县

(一)陆路交通：县属现已完成通车公路：省道有普汕公路，由汕头蜈田，经在城、和平、峡山、陈店，至石桥头普宁县界，线长八十二里，县道有汕达公路，由达濠至磊口接入普汕路，线长十八里。

(二)水路交通：前溪有电船，通行海门和平砂陇等处。后溪及关埠，达濠，均有电船直达汕头，交通颇为便利。

——摘自《广东全省地方纪要》第十二编潮阳县，民国廿三年12月广东省民政厅编辑。

揭阳县

水道交通：东至汕头，水程一百二十里，有汽船行驶。西至棉湖，水程六十里。北通丰顺之汤坑，水程七十里。东达潮安之浮岗，水程八十里。西南通普宁之钟堂，水程四五十里。均有小电轮往来。陆道县西河婆，通海陆丰，北出汤坑，通梅属各县，均属要道。自县城直趋潮安，则不过七八十里，朝发夕至。故揭阳常为潮梅军事必争之地，公路有揭安省道，由邑城至潮安县城；揭普省道，由邑城至普宁县城，均已通车。揭丰省首，由邑城至丰顺之汤坑，经已通车。至普华支线鲤河河七两段亦在赶筑中，约本年五月底可以完成。

——摘自《广东全省地方纪要》第十三编揭阳县，民国廿三年十二月广东省民政厅编辑。

普宁县

自县城入榕江之水流，从前可通舟楫。惟年来淤塞已甚，舟行不便，行旅已改由陆路来往。但由钟堂至揭阳一段，尚可通航电船，每日有驳艇载客往返。县城设有浚河委员会，屡议疏浚，以筹

款维艰，未能实行。由白坑湖入练江之水路，亦通篷船。航运以载货为多，搭客甚少。公路有普汕省道，由普属之汕尾，至潮阳之岩石，已全段通车。普揭省道，由普城至揭阳县治，普陆省道，由普城至惠来葵潭，均已通车。普华县道，由普宁池尾至鲤湖一段，亦已筑妥。普东县道，由县城至东关桥，路基已筑妥，桥梁亦在筹建中。

——摘自 1934 年《广东全省地方纪要》广东省民政厅编辑。

惠来县

陆路方面，则有公路，兹分述如下：

(一)东路省道广汕公路，在境内者为葵池段，现已竣工，且已通车，由此西行可达广州，东行可到汕头。

(二)县道惠潮公路，由县城直达县属石坑，与潮阳交界之地方，已于本年五月一日全路通车。在潮阳县境内之潮坑段，亦已修筑完竣，即可通车直达潮阳。

(三)县道惠葵公路，现已筑成路基，惟桥涵费巨，应俟政府拨助，始能工竣。

(四)县道惠雷公路，由县城直达与普宁交界之雷山，即现南山移垦区与本县交通之孔道，虽经测量完竣，尚无款兴筑。

(五)县道隆盐公路，由县属隆江直达与普宁交界之盐山。原定路线，由县城至盐山名惠盐公路，全路经测完竣，奉张师长令，改由隆江为起点，即现隆盐公路之路线也。亦因无款，故未改测，此路亦属南山移垦区为本县交通孔道。

(六)乡道惠泉公路，由县城直达神泉而通澳角，路基已于民二十年五月筑成，惜无款以建桥涵。兹已限令该路附近人民组织筑路会，以完成之。

(七)乡道惠靖公路，由县城直达靖海，全线已于本年六月筑成，七月通车，由此亦可通海岸。

水道方面：

(一)沿海一带，海水淤浅，不能滞泊轮船。离神泉约数里之澳角，现有小汽船由此往来于潮汕之间，然常有风浪，难免危险，是以行旅每感不便。

(二)县属东面之新坛，亦有小汽船通潮阳，转赴汕头。行旅为避免风浪而谋安全计，赴汕多由此路，故该处亦为惠汕交通孔道也。

——摘自 1934 年《广东全省地方纪要》广东省民政厅编辑。

丰顺县

县城西北有丰溪，浅狭见碛，上分二源，合流至下汤，洗马潭，出产溪，黄金市，直流站口，会于大河。自发源至出口，约百余里，舟行自站口三十里至黄金市止，余皆石滩，不能行舟。自辟公路，交通便利。属省道第三干线之丰兴、丰揭两路，长共一百一十二里，上达兴宁，下通揭阳。间有丰梅县道，由县属径心乡起，至与兴宁交界之兵营止，凡八里，可以上梅县。自县城至留隍八十里，曰丰留路。有乡道三十里至黄金市，曰留金路。车辆往来，麇集县城。

——摘自 1934 年《广东全省地方纪要》广东省民政厅编辑。

大埔县

境内水道交通，颇称便利。汽船由三河溯汀江直通县城，水涨时，再北行可达虎市，沿梅江可达松口（属梅县），下浮韩江则经潮安而抵汕头。公路：县城至虎头沙之埔峰公路，原已于十九年春兴工建筑，詎开工未几，旋因闽匪影响停工。本年三月复经组织筑路委员会，筹划继续兴筑。并拟同时兴筑埔松路（由坪沙至松口），及高同路（由高陂至同仁）已在计划筹筑中。

——摘自 1934 年《广东全省地方纪要》广东省民政厅编辑。

潮汕交通

甲 陆路交通

潮汕公路

复员后由张董事长派张东诏为经理。(以铁路线为路基)该公司购置汽车行驶,该公司办事处在张园内街,车站则在迴栏桥侧。

潮汕护堤公路

潮汕护堤公路,原于战前筑成,由官方招商承办,开始行车。旋敌人进占潮汕,遂告停顿。复员以后,由丰乐公司承办,经多月修筑,已于民卅六年初开始行车。经理人为陈政,公司办事处在韩堤路十一号车站在中国隔岸。

汕樟公路

汕樟公路,原为汕樟轻便铁路,民四春,由大埔人杨俊如,萧亦秋等倡建,至三年完成。组汕樟轻便车铁路公司。七年由汕通至下埔,八年延至外砂,拾二年通至澄海站。客座由藤竹造成,形若肩舆,置台车上,以人推行,民拾一,杨君欲将原有加以改良,拟展至樟林不果,该路原起于汕头,经澄海县城至澄海之樟林,共长廿英里。乃转眼之间,此种车辆不合时代需求。经陈少文等组汕樟公路行车公司,承办公路行车业务。于民国廿一年十月通车,于是轻便铁路公司停办。复员以后,公路恢复通车,惟公司组织未臻健全,旅客颇感受不便云。

汕潮(阳)公路

汕潮公路又称钦汕公路。战前原由磊口通至普属流沙。抗战军兴,地方奉令彻底破坏交通,以防敌人利用,全路破坏无余。潮阳沦敌后,由(日)人坂本部队,强征民工修筑。计自磊口至梅花一段,草草通行。至日人攻陷潮属和平等乡,续筑梅花至和平段,以应军运。抗战胜利,潮阳光复后,该路遂由当局招商行车。由德兴

公司投得。并展筑和平峡山段，通车后，分设磊口、后溪、县城、金浦、梅花，和平，峡山等站。民国卅六年三月间，德兴公司承租期满，乃由惠来华侨巨子林连登，组织连通公司，继续承租行车。该公司办事处永和街一六一号车站在对海磊口，经理为林志见。

——摘自《汕头指南》1947年5月，谢雪影编著。

乙 水路交通

汕头南通香港，西达广州，东北至厦门。附近有长四百海哩之海岸线。以沿岸之海港而言，西有达濠，海门，神前，甲子，碣石，汕尾，东有柘林，黄冈。皆汕头附近之小港也。至于内地之河川，交通亦甚便利。就韩江干流而言，韩江发源于五华。五华有歧岭两支流，汇于水寨，统名曰清河溪。兴宁泥陂之水，经过三扒墟，白渡墟，至丙村，与梅河汇合；向松口曲折南下，至大埔三河坝福建之上杭，永定，江水贯大埔境出三河坝，水势因之浩大，奔向潮安澄海出海，名曰韩江湾。韩江过湘子桥之后，分为三支流，向蓬洲所，月浦，厦岭港，新港，南港，北港，莲子港，诸海出口。韩江干流支流共长二千里，可通舟楫……其次为揭阳河。揭阳之水，发源于河婆，经棉湖至揭阳城，汇合丰顺汤坑北溪之水，流至炮台，再与枫洋之水合，向汕头出海。再其次为饶平河，饶平之水发于东溪北溪，流至饶平城后，与汤流之水合向黄冈出海，又其次为潮阳之练江。练江发源于普宁，经贵屿，向潮阳出海又有惠来之龙江。龙江发源葵潭，流向隆江出海。兹将汕头及内地交通调查如下：

潮揭电轮

揭阳线 汕头通揭阳之航线也。有“广州”、“利生”、“潮孚”、“锦生”、“就(安)顺”、“玉川”、“大华”等轮航行。其行驶票价及时间及停泊码头如下：