

1306

漳浦文史资料

第十五辑



中国人民政治协商会议漳浦县委员会文史委员会 编

漳浦文史资料

第十五辑

中国人民政治协商会议漳浦县委员会文史委员会 编

漳浦县政协主办

主 编 陈桂味
责任编辑 李林昌
封面照片 漳浦联谊大厦
 (蓝智伟 摄)

漳浦文史资料

第十五辑

漳浦报社印刷厂承印

1996年12月

证号:闽新出(漳)书96085号
(内部使用)

漳浦文史资料

第十五辑 目 录

· 经济建设 ·

闽南第一洞

——国道 324 线盘陀岭隧道建设记实 … 王福祥、陈桂味(1)
高路入云端

——车本公路建设纪实…………… 陈桂味(9)

漳浦陂堰建设 …………… 陈章兴(13)

· 矿藏开发 ·

漳浦矿产资源的勘探与利用 …………… 孙伟汉(18)

漳浦铝土矿的最初勘查和采用 …………… 谢家荣(24)

· 教育 ·

七秩春秋 英才辈出

——记漳浦第一中学 …………… 郑汉琛(29)

职业教育的奇葩

——漳浦职业中专学校 …………… 吴银生 张惠阳(44)

干部培训基地

——漳浦县委党校 …………… 许德胜 陈兆正 柯登金(47)

成人教育的丰碑

——漳浦县关干校 …………… 杨志云(57)

人民教师的摇篮

——漳浦县教师进修学校 …………… 柯清源(60)

· 体育 ·

- 漳浦体育运动概况 林祥瑞(66)

· 老人之家 ·

- 绥东老人协会规模为全县之最 林河清(72)
慈善家李庭光与绥东老人协会 林河清(74)
绥南老人协会“四个全县第一” 叶 艺(77)
绥西老人协会的发展 曾永茂(82)
绥北老人协会在前进 陈育嗣(87)

· 社会事业 ·

哑吧能说话 眼盲会复明

- 漳浦残疾人事业的发展
..... 杨甲寅 杨万福 陈俊生(90)

- 清代漳浦育婴堂 林 菁(94)
“客馆”——漳浦近代孤儿院 张草牧(95)

· “三胞”与祖地 ·

- 漳浦海外联谊大厦筹建经过 李松辉(97)
侨乡马坪 陈芳浦(106)
台胞对乌石祖地的贡献
——紫薇公园与长春中学 高聿占 王文径(111)

* 人物 *

- 一生育才的老寿星李克柔伉俪 陈建仁(116)
海峡两岸的教育界老前辈陈则蔡 李林昌(120)
造福桑梓的侨生陈福荣 陈芳浦(124)
职业病防治专家陈彩秀 陈芳浦(127)

* 自然灾害 *

- 50~80年代漳浦风、水、旱灾害 陈章兴(130)

* 风物 *

- 巍峨绵长的梁山山脉 李林昌(142)
梁山东南麓古今景观 黄玉盘 黄玉昆(147)
梁山西北麓古迹与今貌 李林昌(153)
鹿溪河道变迁与水利建设 李林昌(158)
附;黄道周《双溪碑记》注释 (163)
乌石古道胜迹 林祥瑞(170)
漳浦县署前的“戒石” 柯庆德(178)

• 史海钩沉 •

- 两个绥安县 李林昌(180)
明代漳浦的倭寇祸患 杨汉章(185)
林垵不依附奸王 林志伟(192)

· 经济建设 ·

闽南第一洞

——国道 324 线盘陀岭隧道建设记实

王福祥 · 陈桂味

编者按：本文两位作者都是亲历此工程的领导人：王福祥以漳浦县交通局副局长任工程副指挥；陈桂味则是当时分管的副县长。这种可贵的“三亲资料”可供存史资治，希望今后有更多的亲历者为《漳浦文史资料》写稿，存下丰富的史实资料。

盘陀岭，地处梁山山脉中段，漳浦、云霄两县交界，汉代为闽越、南越交界，设蒲葵关，为历代兵家必争之地和官府关隘要口。解放后，岭上修建公路，与云霄衔接，沟通广东，为国道 324 线原 399 公里 200 米～405 公里 632 米地段。“盘陀岭上几盘陀，半山云雾车难过”，这里坡陡弯急，上下山 6 公里，共有弯道 64 个，最小的急弯半径才 23 米，最大的纵坡达 8.5%，遇上春夏雨季，山中云雾缭绕，汽车穿云破雾，行走于山巅深涧之间，再老练的司机也提心吊胆，谨慎爬涉。交通事故时有发生，据统计，从 1984 年至 1987 年，在岭上路段发生翻车、撞车事故年平均 47 起之多。驾驶员望岭兴叹，称之为云中险鬼门关。

这样的路段与当时汽车日流量 5～6 千辆的国道极不相称，已成了 324 线卡脖子地段。改善这一交通“瓶颈”的呼声日

益强烈。自1985年起,引起各级交通部门的重视,省市县交通、公路部门领导和工程技术人员就盘陀岭路段改造问题分别到实地勘察、调研,作工程可行性论证。1986年6月,交通部王展意副部长亲自到盘陀视察、调查,尔后交通部又派了3位高级工程师前来实地勘察,1986年初夏,省交通厅长亲率省公路局及有关处的领导现场办公,比较一致的方案是打隧道方案。返省城后,交通厅作出建设盘陀岭隧道的决定。1987年6月,隧道工程设计单位——铁道部第一勘测设计院工程技术人员到现场测设,1988年9月1日,工程招标在福州揭晓,工程由铁道部第十六工程局中标,同年10月,施工队伍——第十六工程局四处的工人、技术人员进场,拉开了隧道工程会战序幕。

指挥部“特别能战斗”

盘陀岭隧道工程是省市“七五”交通建设重点之一,由省公路局投资建设,市、县负责工程的前期工作和工程施工过程的协调、服务和监督。漳州市委、市政府,漳浦、云霄两县县委、县政府对工程十分重视,由市政府行文成立工程指挥部,由当时市委副书记李天森任总指挥,市交通局长高南胜、市公路局副局长林国英任副总指挥,漳浦县交通局副局长王福祥、云霄县交通局副局长周三桂任常务副指挥,还有市、县政府办公室、公安、土地、财政等有关部门的领导作为指挥部领导成员。指挥部按照“理顺、协调、监督、服务”职能,开展工作。在李天森同志的领导下,在工程的每一阶段,任劳任怨,无私奉献,创造性地开展工作,在工程前期,指挥部头一件大事就是要在短时间内做好工程的征地拆迁和工地“三通一平”,这是每个工

程的“难点”，当然也是隧道工程的难点之一，指挥部紧密依靠两县政府和当地盘陀乡、火田乡党委、政府的配合，漳浦、云霄两县政府都指定一位副县长直接参与这项工作，当地乡党委政府除指定一名主干和几名干部专职做这项工作外，遇到重大问题，党政第一把手都亲自解决，所在地的村干部也很快地形成共识，形成明意义、顾大局、讲奉献的氛围，指挥部的同志和县、乡、村干部共同深入实地丈量土地，清点菁苗，深入群众，开会动员，走家串户做政治思想工作，大量的群众工作在短时间内解决。在此基础上，指挥部同志结合交通、公路、土地等部门工程技术人员，开展工程用地复测、放样会战，时值盛夏三伏，测量现场大部分是“坑垅”和陡坡，荆棘丛生，蚊虫猖獗。气温高，湿度大，既热又闷，尤其是十点以后晌午时刻，更是难熬，为避免蚊虫叮咬，大热天不得不穿冬服，每天都有同志中暑，但也是咬住牙根坚持下去。遇到测点在坑沟峭壁上，负责测量的助理工程师林孔周同志腰绑绳索，悬挂在峭壁上测量，一丝不苟。更难能可贵的是总指挥李天森、副总指挥高南胜等领导同志，身先士卒，爬山越坑垅，跳涧涉溪，和同志们共同战斗，极大地鼓舞同志们的斗志。原计划需用一个多月时间才能完成征地拆迁工作，仅用 15 天就办完成。该工程共征地 270 亩，迁移坟墓 54 座、通讯线路 3.5 公里，处理（迁、砍）果树、林木 15.3 万株。

完成征地拆迁之后，“三通一平”的关键是通电，本来打算从漳浦火烧埔 12 万伏变电站引接专线，但线路长达 28 公里，需要投资 60 多万元，架设线路最快也要花一个多月，耗资大，时间长。为了节省资金，缩短工期，指挥部同志和县电力部门的工程技术人员多方勘察，电力工程师何重光废寝忘食，精心设计，提出从隧道附近的梁山二级电站架设线路到工地的

“短、平、快”方案，可缩短线路 24 公里，节省资金 50 万元，这一方案得到市、县领导的肯定和支持，县领导专门召开协调会，及时解决送电的一系列具体问题，漳浦电力公司技工仅用 10 天时间，将线路架设完成，提前通电，确保按期开工。

前期工作的顺利进行，为工程开工打下良好的基础。担负隧道施工任务的铁道部十六工程局四处指挥部雷光华副指挥长十分感激，在开工典礼上说：“我们工程每前进一步，都倾注着地方党委政府和工程指挥部的全部心血。”这支队伍自 1988 年 10 月进场施工，就以铁道兵打硬仗、排万难的作风，投入紧张有序的施工。打隧道是铁道兵在行活，但四处的同志大部分是北方人，南下福建搞工程施工，对这里的气候、环境、水土很不适应，在他们日常工作中，多了一层克服环境差异而带来的困难，高温、台风、暴雨，施工面的地质、泉眼、塌方等情况经常困扰着，指挥长坐卧不安。粗略统计，工程队自 1988 年 10 月进场施工至工程竣工，经历六次台风和暴雨的袭击，每次台风暴雨，既给工程造成严重损失，也是对指挥部的一次考验。如 1989 年 5 月 20 日下午，第 3 号台风正面袭击漳浦，工地上风狂雨骤，山洪暴发，正在施工的第一涵洞便道被山洪冲毁，山体塌方 600 多立方米，岭上的公路也被冲毁，往来车辆受阻，顿时堵车长达 20 多公里，在这关键时刻，工程指挥部的正副指挥、市县公路局领导和县府领导，都陆续赶到现场，指挥抢修，与施工人员一同奋战三昼夜，才把冲毁路段修复。又是 1989 年 6 月 3 日的龙卷风袭击工地，800 多平方米的工棚顷刻间被大风卷掉，施工人员的住宿和生活遇到困难，指挥部及时通过乡政府，动员当地群众腾出民房，安顿施工人员的住宿和生活。在工地上，哪里有困难，有险(灾)情，指挥部的人员就出现在哪里，他们紧密配合施工单位，尽“理顺、协调、监督、

服务”之职能，以苦为荣，默默奉献，赢得了省市领导和施工单位的称赞，称之为“特别能战斗”的工程指挥部。

他们仍然是“最可爱的人”

担任工程施工任务的铁道部十六工程局四处干部职工，是一支从铁道兵集体转业改地方编制的施工队伍，虽不见帽徽、领章、军衔，但铁道兵打硬仗，不畏难，吃大苦，耐大劳的优良传统和作风依然在这支队伍中得到充分体现和发扬。

盘陀岭地质比较复杂。工程一开工就遇到隧道漳浦端洞前区的控方全是流塑状的粘土，推土机、铲车不顶用，运载泥土的卡车有 27 辆次陷入粘泥中而不能自拔，一辆推土机陷得只剩下驾驶室露出地面，用 3 台装载机联动才把它拖出来。洞前区这样的工作面，有 90 米长，共 2.8 万土方。在困难面前，四处指挥部分别召开党总支会、党员会，及部分职工大会，发按支部、党员作用，走群众路线，让大家出谋献策。在这关键时刻，指挥长刘仁全连续接到家里发来的“母病重速归”、“母病危速归”、“母病故速归”三封电报，但为了工程排除险难，他没有尽做孝子的孝心，强忍悲痛，一直坚持在岗位上，尽做指挥的责任。还有主管技术的工程师陈晓明，妻子分娩，也顾不上请假去照料。在指挥长的带动下，指挥部二十多位机关干部都下工地与工人们同住同吃同劳动，上下拧成一股绳，采用多种办法，终于完成洞前区粘土开挖任务，打响了工程第一炮，“铁道兵铁打的汉”的高大形象展现出来了，赢得了地方党政干部的钦佩。

打洞挖掘施工，多采用现代化的机械设备，机械施工烟灰、尘土多，尽管洞内安置有 3 台 1000 千瓦的通风机，工人们

戴着防尘面具也只能坚持工作两个小时，每个工班（6 小时一工班）都有人晕倒。在这种施工环境中，四处指挥部领导以身作则，轮流跟班指挥施工。每台装载机配备 4 名司机轮班作业，谁晕倒，机械队长万安友同志就顶谁的班，做到人轮换机不停，日掘进长度计划不能少。有一次，洞内出现 300 多立方米的大塌方，四处指挥部立即组织以党团员干部为主体的抢险突击队，采用“管棚法”施工方案，制服塌方，排除险情，工程继续掘进。

在隧道云霄端的施工中，机械队的双臂凿岩台车是机械施工的主力，只有副队长魏志荣能开这台车。正在施工紧张阶段，小魏家里发生火灾，5 间房子全部被烧，父老妻小无处栖身，家里发来电报，催小魏速归处理，小魏心急如焚，巴不得插翅飞回，但眼下又是施工紧张阶段，开双臂凿岩台车非他莫属，只写封信安慰家里，自己坚持开车凿岩，直到完成云霄端打洞凿岩任务后，才登上归家路程。类似这样的事，在四处指挥部员工中，还有许多，正是这支顽强、工作过硬的战斗群体，才能承担这样的工程。南征北战的铁道兵队伍，其甜酸苦辣，是我们许多人不能理解和难以承受的。在这里，值得多写一笔的是，在这支打硬仗的队伍背后，有一群能理解、谅解、支持丈夫事业的家属们，尽管笔者与她们从未谋面，但从几多事实，从四处指挥部同志口中，足以透过这支队伍，看到千里之外的大本营的职工家属们，为了“前方”的丈夫安心施工所作出的奉献和付出的代价。尽管她们的丈夫已卸去军装，但她们仍然是可敬的“军嫂”。卡车司机张学民，是安徽籍的小伙子，在工地上也是一条打硬仗的汉子，在一次洞内塌方中牺牲了年轻的生命，他的父母兄弟妻子来队料理后事，头尾共住 4 天，第五天便启程北上回家。这期间，他们没有向组织提出过非份要

求，只听到他们这样说：“我们的亲人为国家建设而牺牲，他死得光荣。”这是多么高尚的情操，这是多么宽阔的胸怀！张学民同志献身于盘陀岭隧道，他的事迹，他的名字，将长留在闽南人民心中！

“为了国家建设，我们情愿吃亏”

盘陀岭公路隧道工程共征地 270 亩，要迁砍 15 万株果树、林木，涉及两县 200 多户农民的切身利益。按上级规定，公路建设征地、赔青等项的价格低于其它建设用地，被征用的乡村土地承包户必须为国家建设作一定奉献。这除对这些被征用户的宣传发动要做得深透外，还要这里农民兄弟通情达理，顾全大局。拿荔枝、龙眼果树来说，此果是闽南名优特产，此树称为摇钱树，时下一公斤龙眼 12~14 元，一公斤鲜荔枝 7~8 元，一株盛果期的龙眼树，每年可采收 50~75 公斤龙眼果，一株盛果期的荔枝树，每年可采收 75~100 公斤荔枝果，砍掉果树，分明是断了果农的生计。但为了国家建设，农民兄弟没有讨价还价，“忍痛割爱”。隧道西端的云霄火田乡古楼村，需要动迁砍伐荔枝树 200 多棵、香蕉 1000 多株。村党支部书记林解放，带头砍掉自家年收入数万元的 45 棵荔枝树，村委主任林海海带领四兄弟带头砍掉自家一大片香蕉。在干部带动下，该村群众也没有二话，为建设让路，为建路砍掉摇钱树。漳浦盘陀乡和美村农民陈如德、陈如阳，在隧道东端洞前区一带栽种的香蕉 1000 多株，长势不错，眼看创收在即，遇到工程动工，他们态度明朗，带领家人，在期限内把香蕉全部砍掉。由于当地人民群众的鼎力支持，征地、赔青仅用半个月时间完成任务。

还有，在工程建设遇到难题的时候，遇到抗灾抢险的时候，当地群众有求必应，像 50 年代支前一样，踊跃参加工程的排难抢险行列之中。洞前粘土开挖，施工遇到困难，需要人工突击抢挖，盘陀近百名农民，在乡领导带领下，自带工具到工地“支前”，和工人们并肩战斗。当台风暴雨把工棚全部刮倒，工人们住宿、吃饭遇到困难的时候，又是当地农民让出自家房屋，提供食宿……。有人曾问，这样做有没有感到吃亏点，农民们回答得好：为了国家建设，吃点亏大家情愿，值得。

盘陀岭隧道和公路改线全长 4.567 公里，其中隧道长 822.3 米，洞里净高 7 米，宽 9 米，两端接线公路 3.745 公里，路基宽 12 米，路面宽 9 米。全工程挖填土石方 46.9 万立方米，建造公路涵洞 20 座，达 584.6 延米，防护工程砌石 5686 立方米，共计耗工 51 万工日，总投资 2500 多万元。工程从 1988 年 10 月动工，1991 年 8 月 1 日竣工通车，历时 2 年 10 个月。原全国政协副主席杨成武为隧道题写匾额，镌刻在洞口额顶大理石上，苍劲有力，使隧道显得气势非凡。

一洞横贯盘陀岭，云中天险变通途。在盘陀岭隧道建成通车 5 周年之际，伫立隧道口，观南来北往的车辆穿梭过洞，目不暇接。杨成武将军的题字“盘陀岭隧道”镏金石刻大字，在晨曦中闪烁光芒，追今抚昔，轰轰烈烈的工程建设场面，依然清晰，一幕幕印在脑际。笔者想以工程参与者的身份，把工程建设者们的忘我拼搏，流血流汗，工程指挥者们的运筹帷幄，指挥若定，当地群众讲风格、讲奉献的情怀，记录下来。囿于手拙笔钝，只从笔记和记忆中摘取以上片断，以此献给工程的建设者们，也愿大家长久记得盘陀岭隧道建设的日日夜夜。

“高路入云端”

——车本公路建设记实

• 陈桂味 •

在漳浦县西北部，与平和、龙海二县(市)交界处，是绵亘数百里的石屏山脉。这里崇山峻岭，层峦叠嶂，深涧峭壁，丛林茂密，莽莽葱葱，主峰海拔 1006 米，是漳浦县最高峰，还有海拔 800 米以上的山峰 6 座，其中 900 米以上的 5 座。

在石屏山山脉中段，有一座海拔 815 米的烘炉山，东南阳坡的一处坳地上，有一个村落叫车本，是全县海拔最高、地处最偏的山村，今有 63 户 346 人，由于地理位置的缘故，建国以来一直是一个行政村编制，公社化时称车本大队，乡镇建制后称车本村。

这是一个具有光荣革命传统的村，特定的自然地理位置，为本世纪三四十年代，毛泽东、共产党领导的工农革命创造了良好的活动场所，中共闽粤边特委、靖和浦中心县委机关都先后设在车本村，邓子恢、曾志、卢胜、彭德清、朱曼平、吴运琳、柯永麟等革命老前辈都曾在此开展革命斗争工作，建立苏维埃政权，领导工农红军、游击队和工农群众向国民党反动派开展艰苦卓绝的斗争。车本人民在漫长的革命斗争年代，付出巨大的牺牲和沉重的代价。这是一片洒满革命先烈鲜血的热土，这是一个打不烂，摧不垮的革命根据地，这是中共于革命战争

时期在闽南地区的战斗堡垒。

解放后，车本村作为革命根据地，革命基点村，在政治上经济上备受党和人民政府的重视、关心和支持，村民的生产、生活条件，经济状况都发生了很大的变化。到 1986 年，全村 58 户 332 口，有耕地 320 亩、山地 19228 亩、田地以种植水稻为主，山地以竹林为主。村办有小学，校舍一座五开间，在校学生 46 人，分三班，有教师四人，学龄儿童基本都上学，由于生员缺乏，学校实行间年招生。村办水电站装机容量 15 千瓦，可供全村照明及碾米机、粉碎饲料机、电视机用电。村民的居住条件也逐年改善，户户住上瓦房，虽也老式，但还实用。温饱问题基本得到解决，但毕竟处在大山深处，发展经济受诸多条件制约，与平原、沿海地区的发展尚有一段较长的距离。

在制约车本村经济发展的诸因素中，道路交通是一大制约因素，从解放后至 1987 年公路动工前这近 40 年间，并不是当时的领导，当时的群众没想到修路，而是社会发展条件、经济发展条件达不到，使车本村民们仍旧盘旋于崎岖山道。已通简便公路的山脚下龙岭村、山城村（也是革命老根据地基点村），距车本村最近也有 8 公里，村里有木材、毛竹出售，要一根根一捆捆肩扛下山，其工资甚至超过木料的身价；村民需用的生产、生活资料，也全靠肩扛背驮上山，其工效和劳动强度不言而喻。

解决车本村通公路，提高车本村劳动生产率，缩短老区、边远山区与沿海平原地区的经济差距的历史责任，当然地落在当代人民政府肩上，1987 年 11 月 26~29 日召开的漳浦县第十届人民代表大会第一次会议，县长王良才所作的政府报告上，把车本公路建设列为本届政府为民办实事之一，向人民代表、全县人民表示了县政府的态度和决心。县人大会一结

束,王县长在第一次政府常务会上(1987年12月23日),立即把本届政府为民兴办十件实事的实施,分到各位副县长,其中车本公路建设分工由我组织实施。

1988年1月6日,我带县交通局局长杨江南、工程股长杨恭贤、公路段段长洪双连、老区办主任吴天化、干部商土生,和工程技术人员以及石榴乡副乡长王建文等同志,上车本村作公路选线踏勘。同志们不辞劳苦,在荆棘丛生,时有石壁山涧挡阻的无路荒山上选路线,为尽快地在这样一个地形复杂、高差过大的山地上,找到了一线车本——山城可建接近四级公路的走向线路。中旬,由交通局工程股长杨恭贤率全股室工程技术人员到实地开展外业测量,他们是邱先增、黄耀辉、潘在福、杨一枝、杨昆山、林培文、黄明地、林孔超及驾驶员杨金安、魏漳明等同志,在乡、村干部群众配合下,不怕苦,不怕累,不怕山高路险,用六天时间,完成车本——山城线7.2公里的外业测量任务。到3月30日,完成内业的设计计算。

测设的车本公路,从山城村起点,全长7.2公里,其中山城村地界3.07公里,车本村地界4.5公里(山城村为车本公路建设让出耕地、山地,贡献很大)。道路平曲线共有122个,平均每公里17.13个,弯道半径10米的(最小半径)一个,最大半径200米,有四个。纵坡大于10%的有七段,长度2060米。平均纵坡6.8%。道路竖曲线半径在500米的有七处,竖曲线半径在700米的有一处,在1000米以上的有十处。设计全线路基总挖方120426立方米,其中土方60212.9立方米,软石24085.3立方米,坚石36127.8立方米。填方37429立方米。路面结构为泥结碎石压实,铺设面积26300平方米。工程造价(不含土地及赔蓄)64.5万元。7月19日,我同交通局、土地局、老区办领导、工程技术人员,以及车本扶贫工作队长,