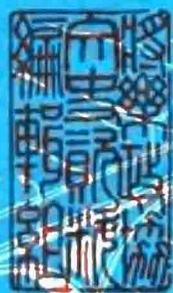


将东文史资料

第七辑



将乐文史资料

第七辑



政协将乐县委员会
文史资料编辑组

刊名题字 陈正余
封面设计 柯玉孙
印章篆写 黄河浪

将乐文史资料（第七辑）

编辑：政协将乐县委员会文史组

印刷：将 乐 县 印 刷 厂

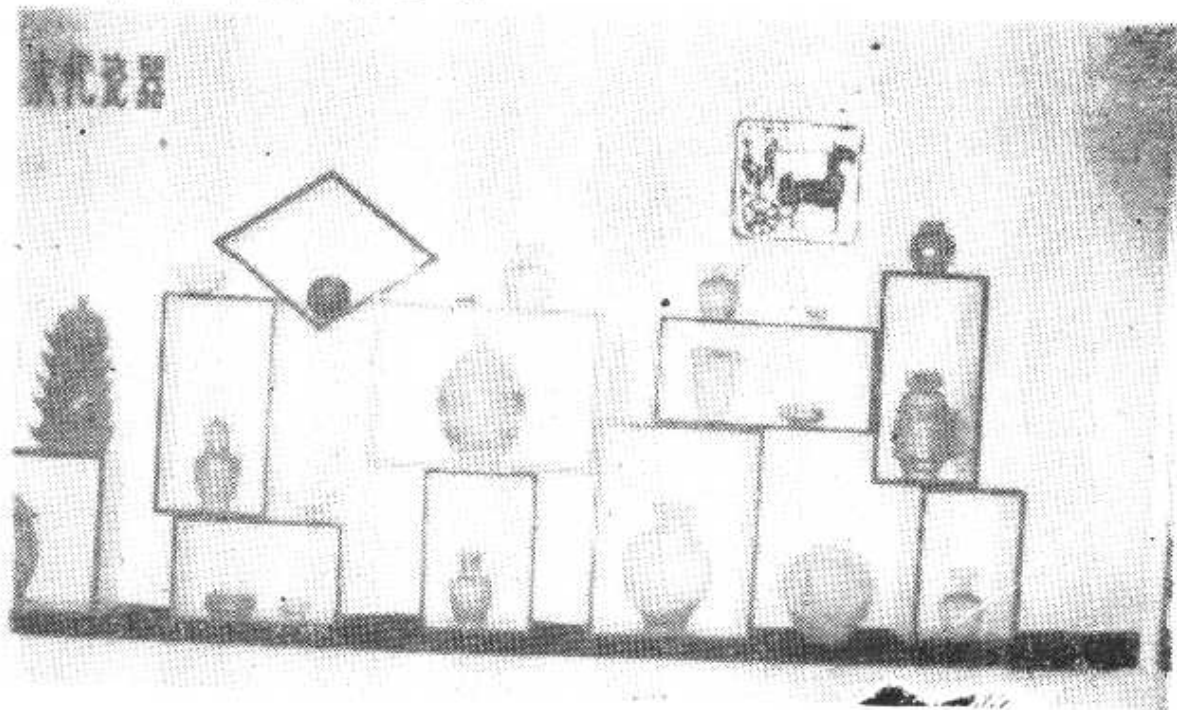
一九八九年十二月

红三军团在将乐的艰苦奋斗，
永垂史册！

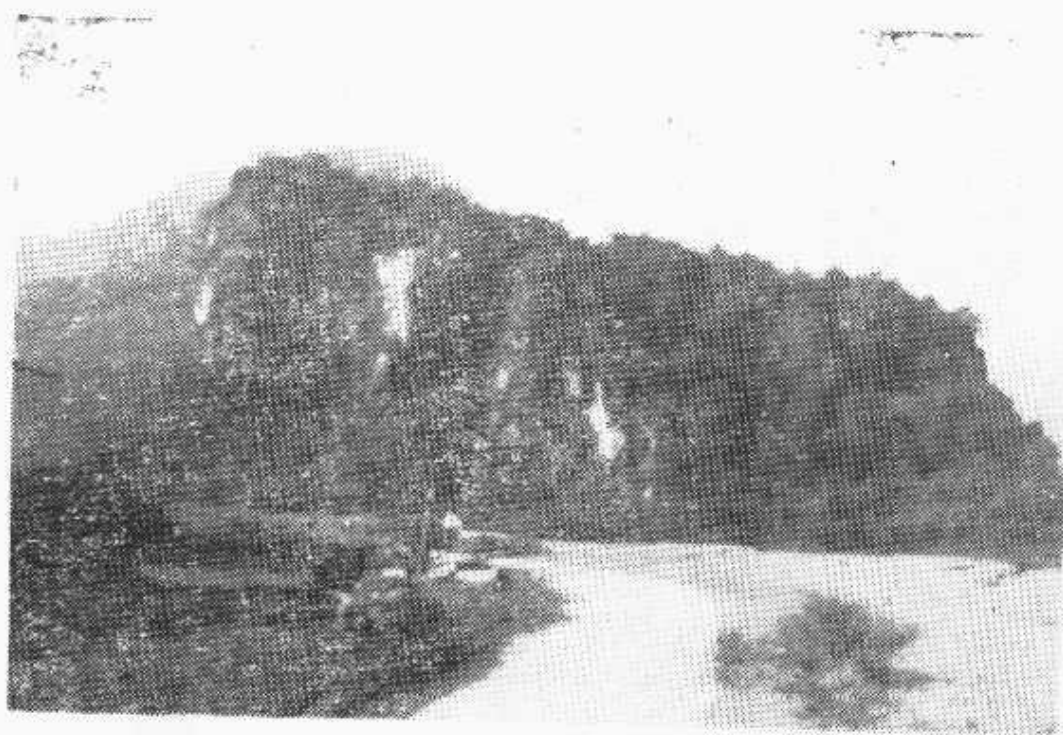
愿将乐人民在社会主义
建设中再谱新篇章。

钱益民
一九八九年三月廿八日

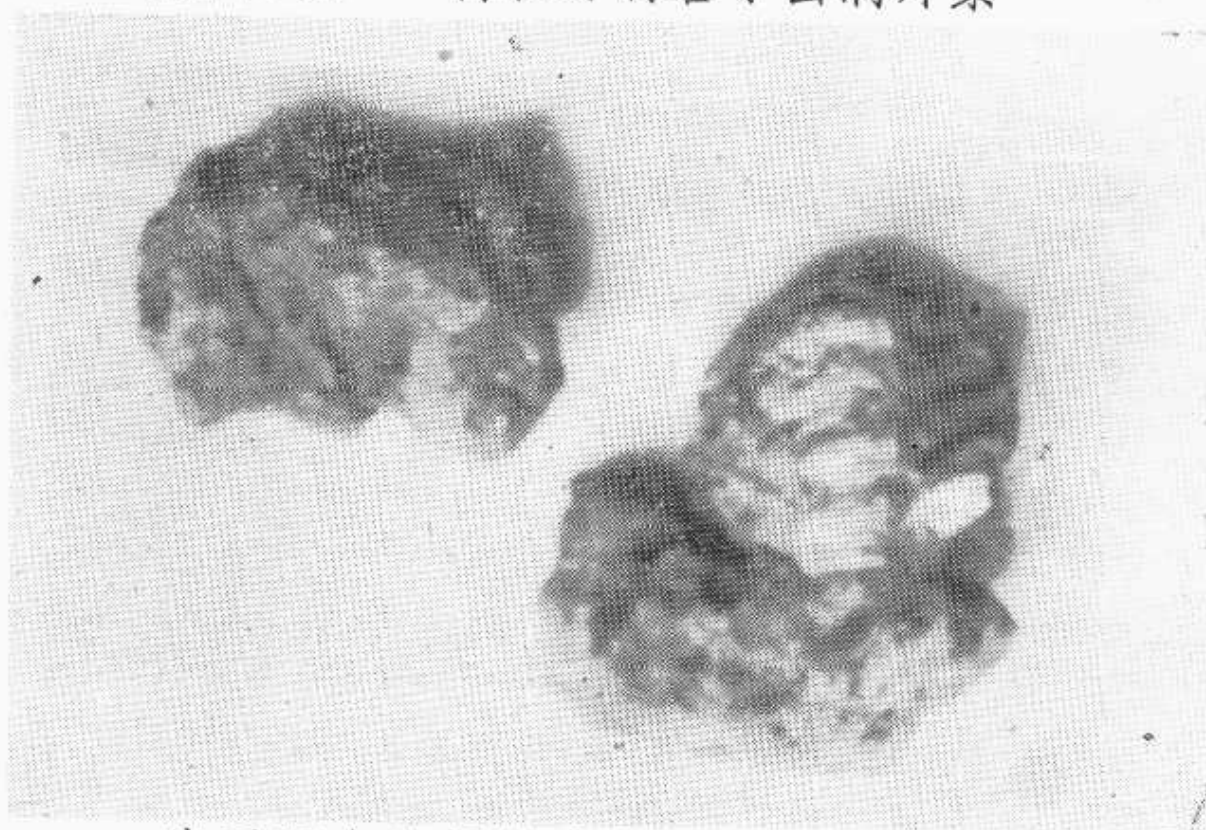
曾在将乐战斗过的红三军团的钱益民同志
为将乐寄来的题词



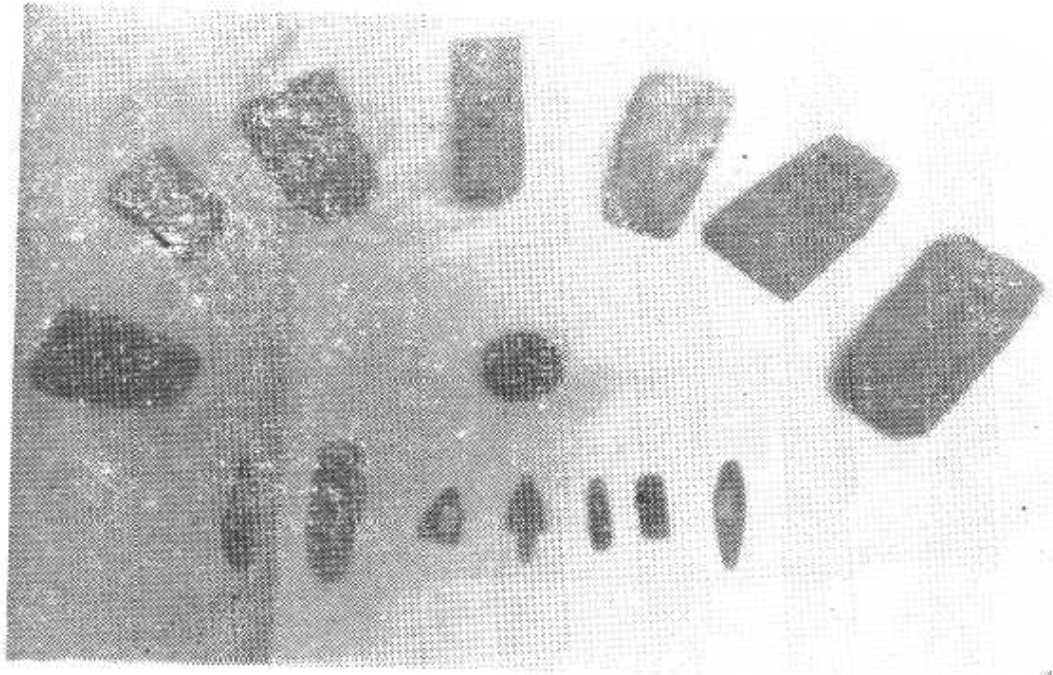
我县出土文物宋代瓷器



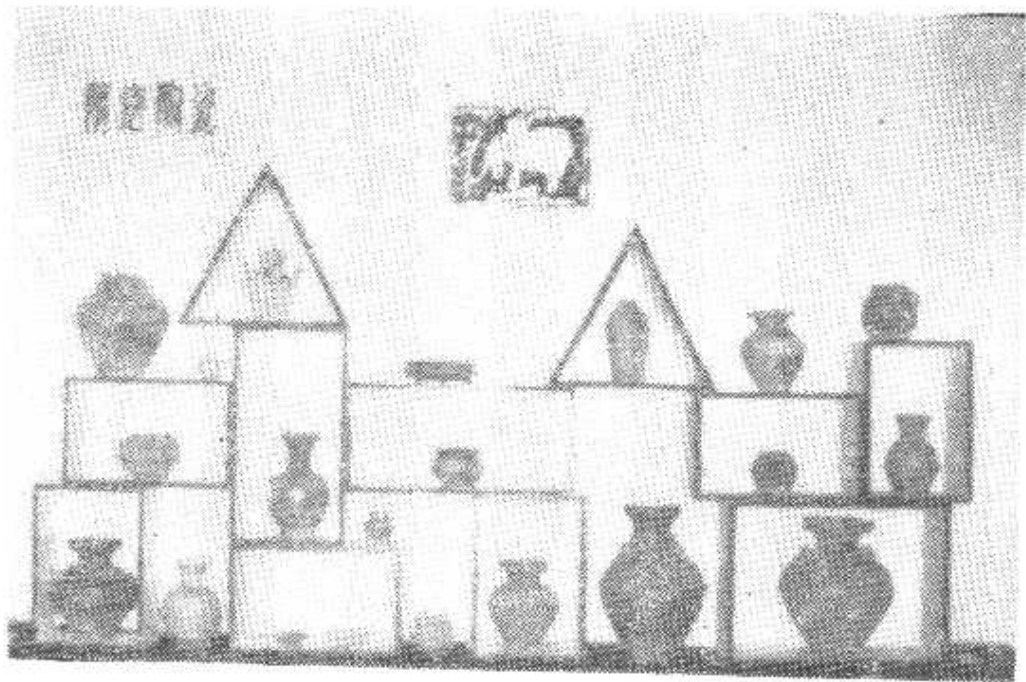
我县古石器和十万年前动物群化石遗迹所在地——梅花井村岩子山洞外景



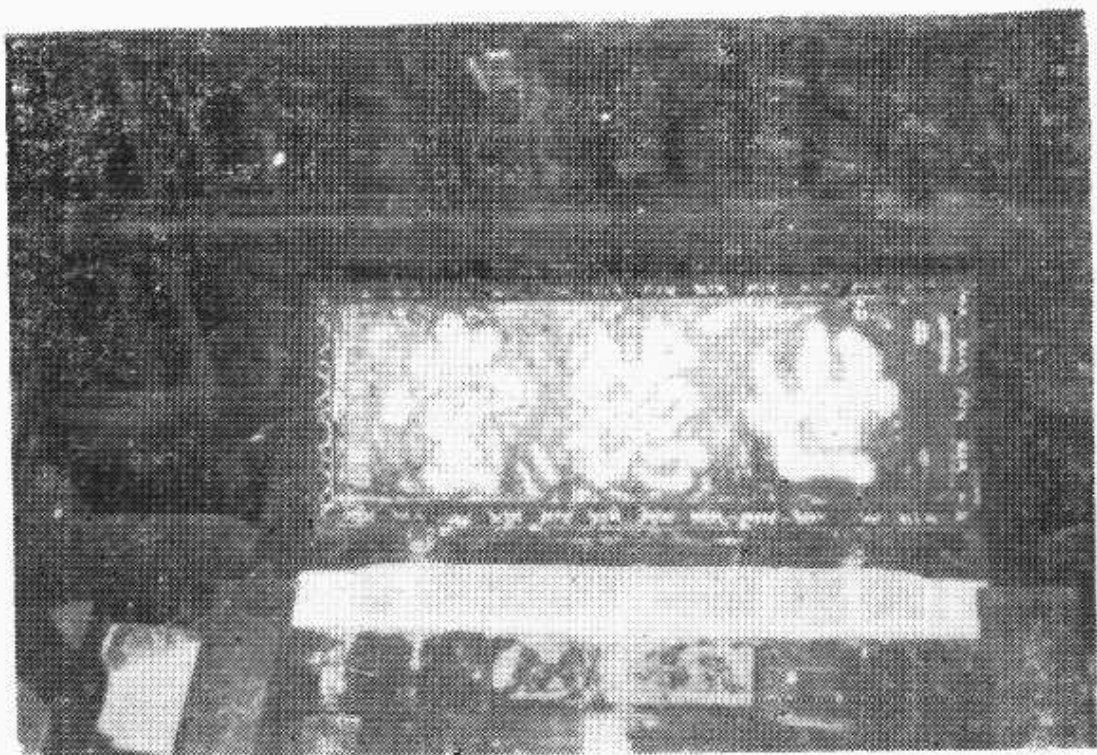
岩子洞内发掘的十万年前动物牙齿、骨骼等化石



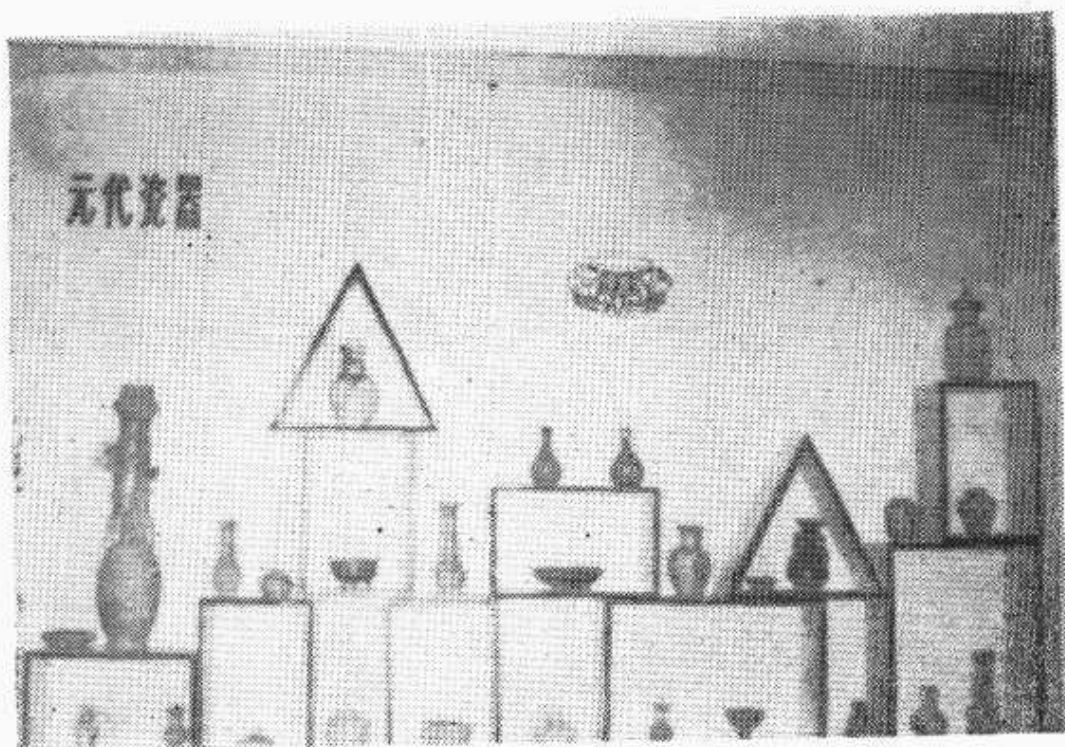
我县境内发掘的石剑头、石斧等古代石器



我县出土文物隋唐陶瓷



余思复亲笔手书“世德堂”三个大字尚留在故居大厅额匾上



我县出土文物元代瓷器
以上照片均为林根平摄

目 录

将乐水陆交通发展简史·····	廖荣禄 (1)
将乐旧商会与工商业联合会·····	林根平 (11)
将乐毛边纸产销概况·····	曾学熔 (22)
当年鏖战急·····	程学仲 (27)
陇西山游击战·····	程学仲 (32)
将乐私塾纪略·····	李思烨 (34)
将乐扫盲工作史话·····	文史组 (36)
将乐甘蔗栽培史略·····	宋元海 (45)
1940年将乐荒地调查情况·····	陈秀玲 (55)
自来水小史·····	喻铁铮 (60)
家族·农事·集市·····	张国美、林弼棋 (63)
将乐伪政府内务工作·····	文史组 (68)
县衙钩沉·····	林弼棋、张国美 (77)
历代将乐籍人士馆藏著作录·····	曾学熔 (80)
将乐萧姓考·····	肖胜龙 (83)
邱长康年谱·····	陈秀玲 (85)
博士邱长康传·····	陈秀玲、周祖耀 (89)
民间诗人余思复·····	郭芳甫 (95)
民间诗人车耆奎简介及诗选·····	南涧 (100)
吴联栋诗词选·····	文史组录 (107)

将乐县水陆运输发展简史

廖 荣 禄

交通是人类经济运转的命脉和传播文化的途径。一个地区的交通通阻，在某种程度上反映了该地区社会经济的荣枯和文化的兴衰。解放前，将乐运输主要靠金溪河床水运通道；解放后，随生产力的发展，将乐运输业也由单一的水运逐渐发展为双轨的水陆并运。将乐交通业的蓬勃发展，促进了将乐的政治稳定和经济、文化的繁荣。现在，我把1935年至1985年50年间将乐水陆交通运输发展情况简述如下：

水 上 运 输

将乐境内有大小19条溪流，解放前能通舟筏的仅有金溪，通航里程为90公里，贯穿于万全、黄潭、南口、古镛镇、高唐之间，上通建宁、泰宁，下达顺昌、南平、福州。三十年代将乐航道无人管理，礁石密布，有些地方狭窄弯曲，水流湍急。金溪险滩，在我县境内就有斗米滩、毛头

漚、水鸡目等30个。在雨水多的季节里，虽溪水有所涨，但也只能通小型船，重量在一、二吨之间。若是载五、六吨的大型船想通过金溪就麻烦多了，中途遇到险滩，得先卸下部分货物，分次装运；逆水行船只能半载，船夫要下河牵引，劳动强度很大。到了旱季，水落礁石出，船、筏通行艰难，阻碍县内货物往返的正常运行。

因此，解放前将乐交通运输很不发达。据1949年资料，全县年货运量只有1800吨，周转量11.7万吨公里。主要运输形式：一是竹木流送，俗称“艚排”。把竹木集中到溪边，扎成排，每连排长约24至30米，宽4米，可运杉、松木材材积18至20立方米，毛竹500至600根。每连排配备艚排工人2名，从将乐出发，1天可到顺昌，2天可到南平，7天可到福州。二是木帆船运输。船型有麻雀船、鸡公船和舢船。每艘麻雀船载重量4至5吨，要3人或4人驾驶；鸡公船载重量7吨，3人驾驶；舢船又称棺材船，船身小巧，载重量0.75吨，1人驾驶，适用于旱季和浅水小溪行船；木帆船外运的主要物资是粮食、毛边纸及其他农副产品，也兼捎零星乘客。物资主要流向是南平、福州等地。丰水季节，将乐至福州往返要15天，至南平往返6天，至顺昌往返3

天。将乐总共只有13条木帆船，其中4条是专业捕鱼，9条参加运行。由于缺少渡口、码头，又因航道年久失修，河床堵塞，仅有的几条木帆船也不能发挥正常运行。

解放后，政府年年拨专款有计划地进行开发、整治和养护河道。使通航能力提高，里程逐年增加。过去只能载5吨或6吨重的木帆船行驶，经整治河道后，载重17吨的船也能通过。船只由原来的13条增加到最多时的196条。到了1958年，还先后向福州船管局造船厂购置了13艘浅水客货两用汽船。其中1艘以蒸汽机为动力，72马力，可载货7吨或载客38人另加载货1吨；另1艘以柴油机为动力，60马力，载货14.22吨或载客45人另加载货2吨。这两艘船取名为将乐1号和将乐2号，投入县内客货运输。

为了进一步发展生产，解决尚未修通公路的乡村运输问题，1950年至1956年，先后开通了龙池溪（光明至龟山桥）、池湖溪（白莲至水口）、漠村溪（漠源至下村）、安福溪（万安至三涧渡）、赖口溪（赖地至赖口）航道。虽然这些小航道使用时间不长，但对当时的发展经济建设起到了重要的辅助作用。解放以后，使用过的主要运输航道有：

将乐至顺昌50公里,将乐至高唐20公里,
将乐至洋口65公里,将乐至闽清260公里,
将乐至南平125公里,将乐至福州325公里,
将溪至顺昌95公里,万全至将乐60公里,
水口至白莲30公里,光明至将乐17.5公里。

水上运输条件的改善和发展大大改变了将乐客、货运输的状况。货运量由解放前的每年0.18万吨逐年增加,1970年水上运输创历史最高水平,达4.34万吨,周转量为225.2万吨公里。客运从无到有,客运量最高达1.25万人。总之,从1950年至1970年,我县运输主要靠水路。

1970年后,随陆路运输的发展,汽车、拖拉机大量出现和金溪沿河闸坝碍航,水上运输只能起辅助作用,大多数码头、渡口都自然地失去作用,到1985年全县只有金溪一条航道可通木帆船和竹木流送。据统计,全县仅剩15条木帆船用于摆渡或进行短途零星运输及少量的竹木流送。而陆上运输业却发挥了越来越大的作用。

陆 地 运 输

将乐地处闽西北山区，解放前陆地交通运输十分落后，县内仅有6条通往各乡和外县的小道。那就是：将乐到沙县，自水南经洋俚、亭岭、圳头、大岭、曹溪、路口、漠源、地村、陂坑、倪居山（将乐与沙县分界处）、夏茂、沙县。将乐境内长25公里，全长80公里。将乐到泰宁，出西门经岭许、当溪、坑头、永吉、下墟、渠许、源头、半岭、余十万、当溪、八里桥（泰宁界）、至泰宁。将乐境内长50公里，全长60公里。将乐到邵武，出北门经万安、大源、增源、长甲、神下、（泰宁界）太阜岗（邵武界）、至邵武。将乐境内长55公里，全长115公里。将乐到明溪，经蛟湖、南口、白莲、至明溪，全长70公里。将乐到顺昌，经高唐、黄坑口、至顺昌，全长50公里。将乐到江西省黎川县，出北门经万安、良坊、西田、马岭、朱岭头、朱口（泰宁界）、上青、新桥、德胜关、至黎川。将乐境内60公里，全长120公里。这些羊肠小道一直是山区人民同外界交往的重要途径。货物的往来全靠肩挑。

1940年，国民党政府为了加强辖区的统治，开通了南平、顺昌、将乐、泰宁、建宁公路。

即沙甘线，在将乐境内84公里。这条过境公路也是我县历史上第一条公路。当时国民党政府摇摇欲坠，无心建设，公路虽然开通，但路面没有及时修平，所以只勉强地通了几次货车。年复一年水毁溜方，终因无人管理而荒废。

解放前山区交通闭塞，承担城乡人民生活用品、农副产品及旅客的往返行李主要靠人力肩挑。在城关附近和一些比较平的地方有少量独轮车，畜力车，轿子等，交通工具十分落后，劳动强度很大，商品流通甚少，经济发展缓慢，人民生活贫困。

1950年1月31日将乐解放，为了尽快发展山区经济，开展城乡物资交流，政府利用有限的财力、物力修建桥梁，拓宽公路。1952年，我县协助省公路修建指挥部，修复了国民党十多年没有修好的沙甘线公路，接着成立了将乐汽车站。客车开始不定期地往返泰宁、将乐、顺昌、南平等地；货车也正式开展业务，迈出了公路运输的第一步。公路的修复，方便了群众物资文化交流，同时也进一步增强了群众修路的欲望。先后有余坊口至余坊2.7公里，下村至漠源11.5公里，南口至黄潭20公里，城关至光明12公里，光明至际下12.65公里等5条公路相继建成陆续通车。同时还修筑了一批乡村简易公路和专业公路。

1959年城关三华大桥修建竣工，把南北经济连成一片。到1969年，基本实现了社社通公路，并与沙县、明溪、泰宁、顺昌形成公路网络。

1970年后，为了适应日益发展的经济需要，先后对漠源至夏茂、南口至黄潭，下村至漠源等公路进行拓宽加固和改造。改造后公路均达国家三级技术标准。同时，还新建了安仁至余坊、万全至池潭、黄潭至万全、白莲至陇西山公路。1978年6月又一次重新修建三华大桥，桥长293.08米，宽7米，两边人行道1.5米，大大提高了车辆运转能力。至1979年全县有公路39条，总里程527.33公里，其中干线公路199.91公里，县社公路308.12公里，专用公路59.3公里。

党的十一届三中全会后，为了适应改革开放的需要，交通运输向多层次、多渠道、大流量发展，1979年开始铺柏油路面，主干线上运输状况得到迅速改善。随着人民生活水平提高，农村经济条件改善，这一时期在群众中又出现了一个新的修路高潮，就是对乡村公路和专用公路的修筑。从1979年至1985年，共构筑公路38条，314.73公里，条数和公里数分别是解放后三十年的一倍多和60%。缓和了我县交通拥挤和改变了主干线路面较差状况。到1985年底全县公路通车里程增加

到803.23公里，有公路75条，其中干线公路4条，159.9公里，乡村公路55条，474.35公里，县公路1条，40.6公里，专用公路15条，128.38公里。已通车到行政村达108个，占总村数的87%。每百平方公里的方圆有公路35.76公里，每万人占有公路56.97公里。已建成各种永久性桥梁91座，全长3359.7米。路的质量也有很大改善，大部分公路达到三级技术标准。

随着公路的修通桥梁的建筑，交通工具也相应发展起来，1954年2月，南平运输处在将乐设立运输站，客车开始不定期地往返泰宁、将乐、顺昌、南平等地，货运正式开展业务。1959年，我县接受了上海市支援的匈牙利生产的“却尔夫”柴油机一辆，载重4吨，是我县第一辆货运汽车。同年又开始有第一辆拖拉机。此后汽车、拖拉机逐年增加，为我县的客、货运作出了很大的贡献。1956年货运量0.58万吨，1957年运客量1.96万人。1966年客运达10.20万人；货运2.83万吨。群众使用的独轮车很快被省力实用的双轮板车代替，自行车也进入家庭，给工作、学习和劳动带来很大方便。

1970年后，陆路运输开始起主导作用，汽车、拖拉机增加较快。据统计1970年有大、中型拖拉机3台、手扶拖拉机44台。1972年已有汽

车28辆，其中货车24辆，客车2辆，特种车2辆，客运、货运迅速增加。外运货物的主要集散地是顺昌火车站，本地木材、毛竹、粮食、农副产品，手工产品、竹木制品等，经顺昌换火车转运全国各地，并从顺昌火车站运回农药、化肥、食品、日用品等物资。

1972年后客运发展较快，当年增开黄潭、余坊、三明、南平等班车。1973年汽车客运量为20.01万人，客运周转量719.22万人公里；货运量5.5836万吨，货运周转量268.1904万吨公里，以后客运逐年增加。这一时期，农村拖拉机主要用于农田耕地，很少参加市场运输。

尔后，企业单位各乡镇也逐年增置车辆。1973年1月成立将乐汽车运输公司，也是我县第一个专业运输车队；1973年3月成立林业车队；1975年成立泰宁保修厂将乐车队。此后，供销、商业、粮食车队先后成立，汽车开始大幅度增加。十一届三中全会以后，农村实行了改革、开放政策，拖拉机很快成为社会上短途运输和零星运输货物的重要工具。1979年有拖拉机693台，1980年就增加到873台。这一年汽车保修厂购进4辆大型客车参加客运，打破了客运原来由汽车运输公司独家经营的局面。1982年在水南桥头新建占地8125平方米、建筑面积4368.87平方米的车站，