

豐順縣水運志

1874 — 1986



广东省丰顺县水运志编纂组编

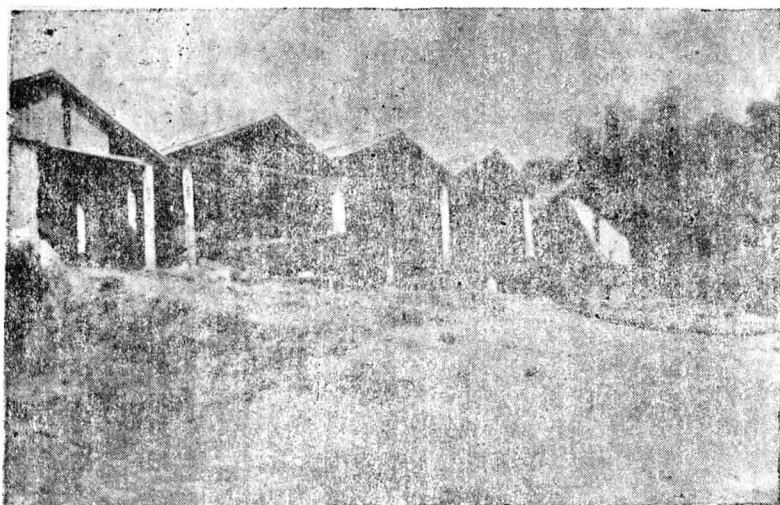
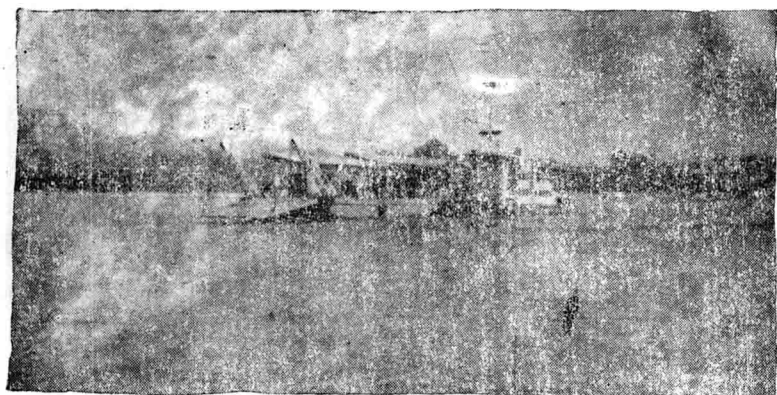
皇順水之弟世沈沈收
勸入史志永收光其

曾友銳

五十八年

四月五日

留隍渡口所
渡东航在工作中



留隍造船厂一角

韩江水运



编纂领导小组

组 长：曾庆铎

付组长：杜耀城、吴国堂、罗承书、冯 彪、谢慈铎、张强。

成 员：徐位纵、曾庆东、陈国杉、陈耀国、罗志建。

编纂小组

组 长：罗承书

付组长：徐位纵、陈耀国。

成 员：杨 路、陈国杉、林小明、许能超、洪捷阳、胡 明

主 笔：杨 路

目 录

序言.....	(1)
凡例.....	(2)
概述.....	(3)
水路图.....	(5)
大事记.....	(6)
第一章 河流.....	(10)
第一节 主流.....	(10)
第二节 支流.....	(12)
第三节 流域内的资源物产.....	(12)
第四节 流域名胜古迹.....	(13)
第二章 航道.....	(18)
第一节 航道治理及其管理机构沿革.....	(18)
一、航道的勘测、维护和建设.....	(18)
二、航标的维护管理及其发展.....	(19)
三、养河费的征收.....	(20)
四、航道管理机构沿革.....	(21)
第二节 航线变迁与航道断航.....	(21)
第三章 港口、码头、渡口、水库.....	(23)
小序.....	(23)
第一节 港口.....	(23)
一、留隍港.....	(23)
二、潭江港.....	(29)

三、汤坑港与黄金港.....	(29)
第二节 渡口、水库.....	(29)
一、建国前的渡口.....	(29)
二、建国后的渡口.....	(30)
三、水库.....	(32)
第三节 港区及码头建设.....	(32)
第四节 港区自然条件.....	(34)
第五节 港务管理机构及职能.....	(35)
第四章 航运.....	(37)
小序.....	(37)
第一节 船舶.....	(37)
一、船舶变革.....	(37)
二、燃料改革.....	(38)
三、历年船舶数量及运力.....	(39)
第二节 竹木排放运.....	(43)
第三节 经营管理.....	(43)
一、管理与运量.....	(43)
二、工资制度.....	(49)
第四节 水运机构沿革.....	(49)
第五章 航政(港务监督).....	(52)
第一节 航政管理及其机构沿革.....	(52)
第二节 航政的性质、任务、权限、职责分工.....	(53)
第三节 港区和辖区的安全管理.....	(56)
第四节 船舶及船员管理.....	(57)
第五节 海损事故.....	(58)
一、海损事故案例.....	(59)
二、历年海损事故统计.....	(60)

第六章 船舶修造.....	(62)
第一节 船舶修造业概况及其机构沿革.....	(62)
第二节 主要造船厂的造船设备及产品.....	(64)
第三节 其他船舶修造厂简述.....	(67)
第七章 专题论述.....	(68)
一、太平军横渡梅江转战于丰顺北溪村.....	(68)
二、蒋介石在留隍设总指挥部.....	(69)
三、中国共产党在韩江上游设立“青溪交通总站”.....	(69)
四、抗战时期日寇乘橡皮艇入侵韩江一带.....	(70)
五、建国后的支前运输及劳务协作.....	(70)
编后话.....	(71)

序 言

形势喜人，形势迫人！

喜的是，自1978年中国共产党十一届三中全会以来，丰顺水运出现了个人、集体、国营一齐上的互相竞争新局面。既是竞争，必然改革，结果前进！怎不叫人欢喜呢？！

为何又说形势迫人哪？正当全国在盛世修志的热潮中，领导把主编本志之重任交给笔者，迫得笔者坐卧不宁。笔者过去，主要从事研究“1 2 3 4 5 6 7”七个音符之魔力，虽经苦攻三十多个春秋，被批准为中国音乐家协会广东分会会员，被选为梅县地区文联委员，但对音乐知识还只是一知半解，正如客家人称“潮州话”叫“学老”，意即学到老，难学也。由于工作之调动，笔者刚踏进交通大门，为了熟悉情况，很想参阅有关丰顺水陆交通之史料，但无从寻觅，此时此刻，倒接此任，怎能坐好睡足呢？辗转反侧，却又感到任务之重要，前人未完成之事，需要我们去完成。因此走出办公室，上潭江、下留隍、去大埔、往潮安，找有关部门和知情人，寻根问底，广征博采。

经过年多的努力，在上级领导的重视和关怀下，在县水运公司、航道站、港务站、港务监督站等单位的大力支持下，终于完成了《丰顺县水运志》之底本，全志除凡例、概述、大事记外，分七章，共八万字。

在编纂过程中，承蒙许多老前辈及有识之士的热情帮助，在此表示万分感谢。

希望通过本志，对广大读者能起到了解丰顺水运之大概，掌握丰顺三条水系之现况，熟悉航道和港口之管理，懂得韩江在战略上之重要地位，知道流域内的资源物产和名胜古迹，增添热爱祖国和家乡之感情，推动丰顺水运之发展，为四化建设作贡献。

由于水平有限，缺乏经验，不足之处，在所难免，祈望读者，多赐指教，使之重版，更臻翔实。

杨 路

一九八七年十二月

凡 例

一、本志叙事主要从1950年起，下限大体至1985年，也有少数内容涉及上自1874年，下至1987年修订成稿之日。

二、为便于读者阅读，尽快了解丰顺水运全貌，故于编首有“概述”和“大事记”，概要介绍丰顺水运之历史和现状。

三、本志以横为主，纵横结合，按章、节、目结构编写。全志立“河流”、“航道”、“港口、码头、渡口、水库”、“航运”、“航政”、“船舶修造”、“专题论述”7章，28节。

四、本志所写1949年10月1日“中华人民共和国建立前”和“中华人民共和国建立后”，简称为“建国前”和“建国后”。

五、本志之年代记述，一般采用公元记述，历史年代则采用朝代年号，括注公元。

六、按“宜粗不宜细”的原则，有关重大政治运动，散见于《大事记》和有关章节，不另立专章记述。

七、本志资料来自丰顺水运有关单位及兄弟县交通部门、民国版《丰顺县志》、光绪版《海阳县志》、《丰顺文史》等，在行文中不分项注明出处。全部原始资料，存县交通局，以资查考。

概 述

丰顺之水路，由韩江、产溪、榕江北河三条水系组成。

韩江，如一巨龙，在丰顺之东方，自北朝南腾飞而过；产溪，像条大蟒，在丰顺中部，从西往东，冲向巨龙紧咬不放；榕江北河，则似雄鳄，于丰顺之西北面，朝南爬向南海，遥望龙蟒之斗。

不说龙蟒之斗，只述韩江在战略上之重要地位，一百多年前的清代同治四年，太平天国的十余万兵马，曾横渡梅江，转战于梅县、丰顺边界之大龙华区北溪村；1925年国民革命军第二次东征时，蒋介石曾在留隍设总指挥部；大革命时期，中国共产党在韩江上游设立“青溪交通总站”等等，足证它在战略上之重要地位了。

韩江不仅有其战略上之重要地位，而且自古以来是水上交通之要道，是兴梅与潮汕水路必经之处。

丰顺县水运之行政、企业管理机构，均设在韩江中下游西岸之留隍镇。

韩江与产溪、榕江北河三条水系，总长共147.5公里，河道交叉遍布全县，江河两岸之奇山怪石，千姿百态，天然风光胜迹则引人入胜。秦始皇南碣兵站，太平军北溪缩营，万江古庙，金瓯古城，留下历史遗迹值得人们永远纪念。“仙踪石”、“出米岩”的神奇故事，吸引着许许多多的旅游乘客；“南碣飞瀑”、“汤坑温泉”之胜景，且已载入《中国名胜词典》之中。今天，开拓河运旅游事业，确是不可忽视的经济途径之一。

三条水系流域内资源物产丰富，特别是瓷土更为突出，潭江一带盛产之瓷器早已远销东南亚一带。经济腹地之土特产甚多，更为世人共知，如黄金竹具、潘田烤烟、汤坑夏布、留隍席，均素有名气，黄金橙糖、铜盘李、更是畅销外省和国外，新兴的丰顺饮料，特别逗人喜欢，供不应求。野生动物则于蛇和鳖为多，不少游客为尝尝它的清甜香味和求得解毒药效，特到丰顺县城名家餐厅，一饱口福。

正因为丰顺拥有大自然恩赐的资源和天然的风光胜迹，所以丰顺水运业发展既早且发达，早在1911年已有电轮，自高陂开往潭江、留隍等地，其他船舶更是来往不绝。

1937年中日战争的爆发，给水运业影响颇大，潮汕沦陷，船舶修造厂随之瘫痪，韩江上游电轮均航至留隍止。抗战后又由于电油奇贵，各电轮公司则相继罢业，其航行者仅存一、二艘，运输土产商货者，均日减少矣。

1949年10月1日，春雷一声震天响，中华人民共和国成立。随之，丰顺县水运业

发生了翻天覆地的变化！船舶迅猛发展，至1956年全县木驳船发展到400余艘，并且走上集体化道路。此后，船舶数量逐年减少，但这并不说明水运业不景气，而是在前进！因为减少的是自古以来小型落后的木帆船，并且由木驳船改革为水泥船、钢质船，由驳船发展到机动船，由载重几千斤的小船发展到载重几十吨的大船，又由购船变为自己设计制造船。

1956年由东留两摊私人船舶小维修厂，组建成十八把斧头起家的“留隍船舶修造厂”。1966年自己设计，试制成功了第一艘小马力机动船丰黄机帆1号，10匹马力，载重7.5吨；1969年又试制成功第一艘水泥驳船，载重28吨；1982年又建造成功第一艘钢质货拖轮丰顺6号，90匹马力，可兼载货20吨。

随着水运业的发展，航道管理也日趋完善。河道维护由人工落水扒砂，逐步改为脚踏滚珠轴承胶轮扒砂，后又进一步发展为机械化扒砂。航标从简易的竹制三角浮标，以人力划小木艇进行夜放日收点燃煤油灯，发展到钢质大浮鼓及半导体自动开关闪光航标灯。航道建设方面，进行了鸡笼山河段修建船闸工程、韩江整治工程、黄金河段及榕江北河的裁弯取直工程。

由于丰顺水运发达，历代统治者都甚为重视港务和航政管理。建国后的港务和航政管理，则在党、政的重视下，逐步完善，先后成立了留隍港务站和留隍港务监督站。

丰顺之主要港口留隍港，是个山区土特产的集散地，货运频繁，对促进汕、梅两地的经济建设和市场活跃起着重要的作用。

1966年至1976年的“文化革命”十年期间，各项基本建设停顿，水运业受到一定程度的影响，丰顺水运社的货运量也随之减少，由1966年的18.6万吨减至1968年为11.4万吨。

自1978年中国共产党十一届三中全会以后，由于政策的开放，水运业又发生了巨大的变化。丰顺县个体船舶从零急剧增至100多艘，打破了“独家经营”的局面，出现了国营、集体、个人一齐上的多层次多渠道发展交通的新形势，因此1979年留隍港的货物吞吐量 and 旅客出口量，分别为6.18万吨和18.03万人次，均创有史以来最高纪录。同时船员队伍也日益壮大，至1985年留隍港辖区内船员共有1500人，其中经港务监督部门办理考试合格的持证船员467人。

丰顺之水运业，正如韩江似龙、产溪像蟒、北河如鳄一样，绕过高愈千米的凤凰山、铜鼓嶂、鸿图嶂等千山万岭、悬崖峭壁，穿云破雾，乘胜前进！

比例 1:5000

测图：
1973年抚县航道局航测图
1984年现场丈量



最高梁水值	▽ 28.43
淡水值	▽ 24.60
中水值	▽ 16.90
平均糖水值	▽ 16.00
最低糖水值	▽ 14.99
陈江基团	

大事记

同治十三年（公元1874年）

李洪毓任丰顺知县时，在留隍港立下石刻“举县宪示禁碑”。諭示船舶管理规定。

光绪二十二年（1896年）

丰顺知县邓衍熹奉文建立韩江丰顺交界卡房配巡船一艘拨弁兵驻防。

宣统三年（1911年）春

商办捷安轮首航高陂至潮安。

1950年

韩江水上运输码头站点，设立支前运输站。

1951年

“留隍船舶管理站”成立。

1952年

国家拨款将留隍妈娘宫改建为旅客候船室。

1954年

成立粤东区潮梅船民协会丰顺船民分会。

留隍新建横水渡码头一个。

留隍航管站改称留隍港务组。

1955年

留隍建渡车码头一个，对岸建码头二个，同时建新型渡口所一座。

1956年

丰顺县木帆船运输合作社成立。

组建“留隍船舶修造厂”。

1957年

水上运输实行主、支流分管，留隍三、四、五社属韩江主流，纳入韩江水上运输分社。

1958年冬

撤销丰顺县，黄金运输社归大埔县水上运输分社管，汤坑船队则属揭阳县水上运输联社

管理。

1959年

“留隍船舶修造厂”自制电轮一艘。

1960年

韩江发生特大洪水。

1961年春

恢复丰顺县，成立“丰顺县水上运输公社”，下属分留隍、汤坑、黄金三个运输大队。

1963年

“留隍港务监督分站”成立。

韩江出现大旱年，上游断航。丰顺县水上运输公社组织人力，支援大埔县开辟百侯、银江公路。

新建“留隍港务站”一座。

1964年

成立“丰顺县航道管理站”。

“丰顺县水上运输公社”改称“丰顺县水上运输联社”。

1965年

丰顺县水上联社与留隍运输社合建一座三层办公楼。

1966年

水上联社造船厂，自己设计，试制成功第一艘木质机帆货拖船丰黄机帆1号。

水上联社组织人力和船舶，支援牛田洋部队围海造田。

1967年

黄金河段整治，堆建石坝。

水上联社船舶修造厂，由东留口舖迁往留隍上湾建造厂房。

1968年

此年开始连续三年，水上联社被地区评为“工业学大庆”先进单位。

1969年

水上联社造船厂，建造第一艘水泥驳船成功。

修造榕江北河鸡笼山船闸。

1970年

韩江发生特大洪水。

成立梅县地区水运公司，留隍港务站隶属梅县地区水运公司领导。

水上联社造船厂，自己设计制造机床、变压器、镗缸机等。

1972年

新建潭江候船室一座。

1973年

水上联社在留隍站口建油库一座。

韩江河整治。

1974年

地区航道局拨款购买耙砂机船一艘，次年在黄金河段使用。

1975年

留隍港务监督站编制由地区航运局下文定员二人。

1976年

开展工业学大庆，贯彻“鞍钢宪法”，大搞群众运动，水运单位进行“红五月”、“向七一献礼”等夺煤大会战。

留隍港新建客运站一座二层楼、客运码头一个、货运码头二个，靠泊能力90吨。

全县人民集资503万元，对黄金河段进行裁弯取直工程3公里。

留隍运输社职工宿舍，由原来蓬寮改建为钢筋水泥楼，面积1800平方米，造价5万元。

1977年

榕江北河整治，采取民工建勤、民办公助等办法，投资570万元。

丰顺县水上联社出席省航运系统节油先进单位经验交流会，奖励锦旗一面。

1978年

运输旺盛时期，丰顺水上联社年货运量达15.16万吨，周转量1275.29万吨公里，财务收入162.57万元，年利润达6.46万元。

1979年

“丰顺县水上联社”改称“丰顺县水上运输公司”，下属五个船队和一个船舶修造厂。

港务监督实行交通部（79）交港字57号文颁发的《内河避碰规则》。

1980年

汤南公路隆烟大队太平村渡口于4月23日渡船沉没溺死女学生4人。黄金河段改河工程因没按原计划进行，造成黄金至站口11.6公里河道断航。次年耙砂船移交地区航道

局。

8月1日省航运厅调整水运企业管理体制，实行下放企业管理自主权的开放政策。

1982年

丰顺县水运公司船厂，试建成功第一艘钢质机动船丰顺6号货拖轮。

1983年

3月丰顺水上运输公司一船队25号水泥驳船，从茶阳运煤炭至站口停泊，船员都回家。由于山溪水涨，船舶岸绳紧固，以致船舶不能随水上升而沉没，属人为责任事故，损失金额1600元，由船员分派赔偿，刘羽藩吊销驾长证书二年。

1985年

1月1日留隍港务监督站正式与港务管理站实行政企分管，属梅县港航监督领导。

2月17日凌晨2时许，留隍机19号，因厨房煤渣复燃引起火烧船事故。

丰顺水运公司实行经济承包责任制。公司船队完成工业总产值29.8万，利润达4.2万元。

为适应内河运输生产的需要，兴起小马力机动船，全地区韩江共52艘，其中丰顺水运公司占44艘。

11月丰顺县汤西区双湖乡湖陂村华侨罗先生与港胞，共捐资60多万港元，治理榕江北河三湖堤至湖陂寨兹大塘河段。

1986年

留隍港务监督站被省航政系统评为先进单位。

第一章 河 流

小 序

丰顺县位于广东省东部，梅县地区之东南方。在北纬 $23^{\circ}36'$ — $24^{\circ}13'$ 、东经 $115^{\circ}30'$ — $116^{\circ}40'$ 之间。东毗饶平、潮安，紧接高为1490米之凤凰山；西连兴宁、五华，踞于海拔1277米的鸿图嶂；南接揭西和揭阳，临近大北山；北邻梅县与大埔，背靠梅县地区第一峰高达1560米之铜鼓嶂；形成万山围绕、叠嶂层峦、瀑布飞逸、温泉喷雾之胜景。

全县河流总长147.5公里，通航里程为62.1公里，由韩江、产溪、榕江北河三条水系组成。河道交叉遍布全县，组成了独具一格的“曲水萦回，河道缠绵”之水路美图。流域内资源物产丰富，河边名胜古迹多处，追溯历史，源远流长。

第一节 主 流

主流为韩江。

韩江是广东省第二条大河，也是我国较大河流之一，全长470公里，流域面积为30112平方公里。

韩江上游系由汀、梅两江组成，于三河坝汇合称为韩江。上游梅江发源于陆丰县七星莽，至南琴江处汇入琴江，向东北流经水寨入五华河，至水口兴宁河汇入，再向东北流至梅县汇程江，至丙村汇合石屈河，直至长山坝折向东南，在大埔之三河坝与福建流来的汀江汇合，至此全长305公里，流域面积1400平方公里。汀江发源于福建宁化县南山坪，经新桥西南流至长汀县城，复经策田至载坊左岸汇入南山坝河，经水口河田折向南流，至白头咏汇入右岸的芝河；至峰市汇入永定河，经广东大埔县樟溪水、梅潭河汇合注入韩江，全长323公里，流域面积1800平方公里。

韩江自三河坝流经大麻、高坡、古野进入丰顺县境。据民国版丰顺县志云：“清朝光绪间以埔丰两县分界无确定地点，韩江河面屡有劫船案件，两县长吏互相推卸，迄光绪二十二年（即1896年）邑令邓衍熹奉文建立卡房，始定自黄竹基下东岸以笔石为界，西岸以赤坑口水流为界，即于赤坑口下竟子拜石跌牛矾头建筑卡房一所，配巡船一艘，拨弁勇驻防分界始定”。

韩江进入丰顺县境中央段后，继续南流，经赤米田、马头山至潭江，又经新渡至转水有