

010178

龍海交通志

社会科学文献出版社

龙海交通志

福建省龙海市交通局编

社会科学文献出版社

(京)新登字028号

龙海交通志

福建省龙海市交通局编

社会科学文献出版社出版发行

(北京建国门内大街5号 邮政编码:100732)

新华书店经销 闽南日报印刷厂印刷

850×1168 1/32开本 6.75印张172千字

1995年6月第一版 1995年6月第一次印刷

ISBN 7-80050-638-X/K.97 定价:18.60元

版权所有 翻印必究

《龍海交通志》編纂委員會

(以姓氏笔划为序)

名誉主任：卢 孚
主 任：甘育纯
副 主 任：叶新科 朱明水 洪瑞美
委 员：甘永根 许福居 余龙坤
江中庆 周国来 陈秋发
陈漳浦 洪端元 洪天佑
郑中辉 郭恒骥 黄高舟
蓝胆力 蔡展成
顾 问：马水香 王吉祥 郑天民
钱 贵
材 料 员：王朝顺
摄 影：张清海 李 颐

《龍海交通志》編輯組

主 编：黄剑岚
副主编：陈吴泉 张日庆
编 辑：周锡禹 黄昆发

《龍海交通志》編纂委員會

(以姓氏笔划为序)

名誉主任：卢 孚
主 任：甘育纯
副 主 任：叶新科 朱明水 洪瑞美
委 员：甘永根 许福居 余龙坤
江中庆 周国来 陈秋发
陈漳浦 洪端元 洪天佑
郑中辉 郭恒骥 黄高舟
蓝胆力 蔡展成
顾 问：马水香 王吉祥 郑天民
钱 贵
材 料 员：王朝顺
摄 影：张清海 李 颐

《龍海交通志》編輯組

主 编：黄剑岚
副主编：陈吴泉 张日庆
编 辑：周锡禹 黄昆发

序

龙海交通自古无志,今日所撰之志,贯古通今,上溯至古之龙溪、海澄,下至龙海撤县改市之前一年。上至梁,下至今,悠悠一千四百余年。《龙海交通志》终于今日编辑成书,此志较全面记述龙海古今交通事业发展状况,收集大量地方交通资料文献,服务于当今社会主义物质文明建设和精神文明建设,并惠及后世,这是件值得庆贺的事。

龙海三面环山,东南部面临浩瀚的大海,西北多山,历史上交通十分闭塞,古有“闽荒”之称。北溪柳营江两山夹峙,波涛汹涌,东西阻隔。唐朝陈元光开发漳州后,交通才有明显改善。至宋明时期,才有转折性进步。江东桥每条石梁重达200吨,至今仍被世界桥梁专家称为“科学之谜”。明中叶繁盛近200年的月港,是当时我国东南沿海交通贸易中心,每年进出月港的船舶达300多艘,航行于47个国家和地区,月港的史绩在福建海运交通史上谱写了辉煌的篇章。

清末,境内建成的漳嵩铁路是福建省第一条铁路。民国8年修建的漳浮公路是福建省第一条公路。轮船川行于九龙江下游各港口、台、广汕及厦门港之间,所有这些为我市现代交通打开崭新的局面。

新中国成立后,龙海人民以坚强毅力修建公路,建设鹰厦铁路龙海段。这条铁路,横贯县境北部,在境内设有3个火车站,停靠直达杭州、上海、南京、合肥、厦门、福州列车,是漳州及广东潮汕地区货物中转站。中共十一届三中全会后,交通事业有了长足的发展。1979年实现乡道通汽车,村道通机耕车;全县各乡镇均通客班车,96%的村庄通公路。1990年以来,集中力量改建乡道,提高路面等级,通往十四个乡镇公路实现沥青(水泥)化。

主要公路干线与全省、全国公路网相连,各类汽车可达福州、

厦门、汕头、广州、深圳、上海并转至全国各地。

水上运输凭借九龙江西、北、南三溪和出海口的优势,直通厦门、上海、大连、香港等地,现石码已建有 400 吨泊位的外运码头和外运仓库、锦江道客运码头及普贤 2 个 500 吨级泊位的杂货码头,龙海已建成一支拥有 10 多艘货轮,近 2000 吨运载能力的外运船队,开辟直达香港、澳门及东南亚的航线。招商局中银漳州经济开发区 3.5 万吨级综合性多用途码头动工兴建,龙海将成为福建省对外开放的新型口岸城市。

交通运输是经济建设的基础,龙海的交通事业虽然取得了可喜的成就,但时代向我们提出了更高的要求。要达到新的高度,需要付出更艰辛的劳动。为总结经验,探索规律,承前启后,为人们提供科学、系统、准确的历史资料,《龙海交通志》编辑组坚持以马克思主义的辩证唯物史观,本着实事求是的原则,对大量资料进行认真的分析、研究、考证、核实之后编成此志,它将对龙海交通事业的进一步发展,提供更为可靠的依据。

谨此为序。

甘育纯

一九九四年二月

凡 例

一、《龙海交通志》是一部综合古今史料；记述龙海交通事业的历史与现状的部门志。上溯不限，追求本源，下限至1992年12月。

二、本志坚持“实事求是”，突出时代特点和地方特点，力求准确反映龙海交通事业的发展情况，使其成为思想性、科学性、资料性相统一，可供资治、教化、存史的文献，为社会主义物质文明和精神文明建设服务。

三、本志力求体例完备，采用记、述、志、传、图、表等体裁，卷首设概述。以志为主体，设篇、章、节和大事记，后设人物篇。

四、本志记述的地域以历史上的龙溪县、海澄县所辖境域及1960年后的龙海县所辖的境域为准。

五、历史纪年，封建时代按朝代帝号用汉字纪年，首次出现，在括号内加注公元纪年；民国纪年不加注。建国前后系指1949年10月1日中华人民共和国成立前后，解放前后指1949年9月19日、9月20日、9月21日漳州、石码、海澄解放时间之前后。

六、本志人物篇，坚持“生不立传”的原则，其人物传按生年先后顺序排列。

七、本志采用语体文，力求文风严谨、朴实、简洁，凡历史纪年、地名、官职等，均按当时的习惯称号。

八、本志资料主要取材于县档案馆、县志委资料室、交通局档案室，以及铁路、公路、水运部门提供的资料。

概 述

龙海县位于福建省东南部,北纬 24 度 11 分至 24 度 36 分,东经 117 度 29 分至 118 度 14 分。县境西、北、南群山环抱,南北地势较高,中间低缓,北部多低山,南部多丘陵,丘陵之间有小盆地和河谷盆地,中部平原为漳州平原的一部分。海拔 200 米至 800 米。九龙江西、北、南三溪在境内汇集,流经浮宫、海门过厦门港,注入台湾海峡。境域东与厦门特区近邻,西与漳州芗城区及南靖、平和两县接壤,南与漳浦县交界,北与长泰县相连。全境面积 1238 平方公里。

龙海地处南亚热带,气候温和,雨量充沛,土地肥沃,田山河海俱备,蕴藏丰富的农业资源和矿产资源、水利资源,素有“鱼米花果之乡”的美誉。粮食作物以水稻为主,1992 年粮食总产 37.2 万吨,被称为福建粮仓。经济作物以甘蔗、水果、黄麻、花生、茶叶为大宗,尤以荔枝、龙眼、凤梨、柑桔、香蕉闻名于世,1992 年水果全年总产 4.43 万吨。县内有森林 9.44 万亩,森林蓄积量 95 万立方米。水域辽阔,海岸线长 103 公里。1992 年水产总产量 6.3 万吨。著名的土特产有宜春水仙花、花卉盆景、竹笋、银耳、金定鸭、溪坑红鲟、浯屿鱿鱼、玳瑁茶叶畅销国内外。

龙海县由原龙溪县和海澄县于 1960 年合并而成的,龙溪县建于梁大同六年(540 年),海澄县建于明嘉靖四十五年(1567 年)。唐贞元二年(786 年),龙溪县城为漳州附廓,至 1960 年迁县城于石码镇止,历史上龙溪县为闽西南交通中心。未建县前,龙溪县境水陆交通十分闭塞。封建朝廷派遣军队只能驻扎在北溪的江东,“阻江为界,插柳为营”。唐垂拱二年(686 年)陈元光请准建漳州后,进一步开发经济,交通事业得到发展,修建了许多大路和乡道,有东、西、南、北驿路,东、南两路为闽粤两省必经之道。

宋明时期,龙溪县水陆交通进入新的阶段。建于绍熙年间

(1190——1194 年)的柳营江连舟浮桥,嘉熙七年(1214 年)改建木面石墩桥,历经三百余年,屡毁屡修。至明嘉靖十九年(1540 年)冬建成石梁桥,石梁重达 200 吨,在古代世界桥梁史上堪称奇迹,是我国古代八大名桥之一,被《世界之最》书籍列为世界最大的石梁桥。明隆庆元年海澄月港辟为“洋市”“准贩东西洋”,成为我国东南沿海最大的对外交通贸易港口,每年进出月港的大海船达 300 余艘,航行于 47 个国家和地区。明代中叶至清末月港经历二百年的时间,在我国的海外交通贸易史上占有重要的地位,对促进中外的经济繁荣、文化交流作出了历史性的贡献。月港的兴盛促进了水陆交通的发展,龙溪、海澄两县形成以漳州、月港为中心幅射四方的大道,集镇乡村道路四通八达。造船业也随之发展,能造扬帆巨舶。九龙江北溪、西溪、南溪三条干流航线汇聚于月港,上游直达闽南、闽西腹地,尤以北溪上流与闽江支流沙溪中游相近,联络方便,利用沙溪通闽江上游三溪,使月港内河交通联结闽西、闽中、闽北及广东、浙江等省转国内各地,从而形成“五方商贾云集”的繁荣景象。明末清初,月港衰落,外海交通为厦门取代,内河交通为石码港取代,延至清末,以石码为中心的内河航线仍长盛不衰,外海运输可达台湾、香港、东南亚等地。

清光绪三十一年(1905 年)至宣统元年(1909 年),由华侨和国内有识之士创办铁路公司,在境内修建漳厦铁路,为全省第一条铁路,虽然不久停办,但开创了福建现代交通的先声。

民国六年(1917 年)漳、码、厦的华侨投资兴建始兴汽车有限公司,修筑公路。民国 8 年 3 月至 9 年 12 月建成福建省第一条公路——漳浮公路,并购置轮船,开展内河轮船业务。漳浮公路的建成,使石码、浮宫作为漳厦水陆联运点交通大为方便。民国 10 年境内还建成漳程轻便车铁路,民国 17 年拆除,自民国 8 年至 25 年,境内有 11 条总长度 189 公里的公路先后建成通车。抗日战争爆发后,国民政府消极阻止日军入侵,下令炸毁公路、桥梁,并沉石堵塞九龙江航道。解放战争后,国民党军队节节败退,公路、桥梁不断遭受破坏,直至解放前夕,大部分公路、桥梁及其它设施均被毁坏。

中华人民共和国成立初至 1992 年,龙海交通事业经历了恢复发展、停顿徘徊和迅速发展的历程。

县境解放之初,修复旧线,兴筑支前公路。尔后,建造新线,拓宽城镇进出大道,增建专用公路和旅游公路,同时全县乡村普遍修造道路,形成四通八达的交通网络。1992 年全县共有公路 116 条,总长 694.37 公里,其中过境国道 2 条 49.14 公里,过境省道 2 条,总长 94.68 公里;县道 14 条,总长 72.51 公里,乡道 98 条,总长 478.04 公里,还有其它乡道 40 条,长 183.7 公里。公路主干线与全省、全国公路网相接,各类客货车可达全省、全国各地。境内专养乡道及公路共建造桥梁 65 座,总长 3862.36 米,其中有百米以上的公路大桥 6 座,全部实现永久化。此外还有铁路桥梁 3 座,总长 676 米。漳州、郭坑、浮宫、江东等公路大桥及铁路桥的建成,标志着我县的桥梁建设技术已提高到一个新的水平。

鹰厦铁路于 1956 年 7 月建成通车,铁路横贯县境,其中龙海境内段由长泰县西南境珠浦进入龙海县北部郭坑镇的洛滨、扶摇、郭坑、沙浦、蓬莱,以及角美镇的西山、田边、角美,铁路线长 43.055 公里,在境内设有郭坑、角美和西山 3 个火车站。鹰厦铁路与全国铁路相连接,龙海与厦门、漳州、福州、杭州、南京、合肥、上海都有直达客货列车。1992 年全年货运量 135.56 万吨,其中到达本县 73.87 万吨,发运各地 61.69 万吨;全年客运量 44.28 万人次,其中到达本县 26.34 万人次,发运各地 17.94 万人次。

运输队伍由国营、集体单位扩展到全社会办运输企业。1949 年全年客运量 11.59 万人次,周转量 241 万人公里;货运量 39.28 万吨,周转量 392 万吨公里。1992 年全年客运量 574 万人次,周转量 9338 万人公里;货物运输量 638 万吨,周转量 22793 万吨公里,分别比 1949 年增长 49 倍和 15 倍,货物装卸量 60.6 万吨,中转量 98709 吨。

1992 年公路营运货物机动车辆 5752 辆,核定载重吨位 7519 吨,其中汽车 638 辆,2968 吨位;轮式拖拉机 385 辆,895 吨位;手扶拖拉机 3237 辆,1618 吨位;农用车 1442 辆,1964 吨位;三轮摩

托车 69 辆,35 吨位;其它机动车 8 辆 39 吨位。全年公路货物运输量 577 万吨,周转量 15082 万吨公里,客运汽车 144 辆 3088 个座位,全年客运量 546.8 万人次,周转量 4070 万人公里。

内河航运,龙海江河纵横,河海相通,在历史上内河航运占有重要地位。建国后,西、北、南溪先后建造桥闸,加上河道淤积,北溪航线停航,西溪航线只达西溪桥之东的镇头宫自然驳岸,南溪航线只到白水营。1985 年后木帆船逐步改为机动船向沿海货运发展,1987 年木帆船全部实现机械化。1992 年全县内河客轮 13 艘,1391 吨位,全年客运量 27.2 万人次,周转量 5268 万人公里。内河机动货船 63 艘,2743 吨位,年运量 8 万吨左右。私人机动客货船 2590 艘,分布在各乡镇沿江的客运船只 142 艘。

建国后,因台湾海峡封锁,沿海运输业务严重受阻。1950 年沿海航运木帆船 73 艘 1057 吨位,年货运量 4 万吨左右,仅通航厦门、晋江、安海、汕头等航线。1972 年中美建交后,台湾海峡局势逐渐缓和。1979 年福建省实行特殊政策。1980 年 12 月,国务院和中央军委批准台湾海峡自由通航,县内沿海航运可达上海、广州,并先后在石码、浮宫建立外运点和进出口装卸点,对外贸易和海上运输出现新局面。1981 年 5 月开辟石码至香港、澳门直达航线。1984 年运行港澳航线货轮 7 艘 806 吨位。1985 年后龙海县被批准为对外开放县,海上运输货源扩展。1992 年全县沿海营运货轮 66 艘 5699 吨位,其中航行港澳线货轮 10 艘 2215 吨位。全年货运量 5.168 万吨,周转量 2276 万吨公里。

龙海交通工业由小到大,由少到多。国营、集体和私营船舶、车辆修造业逐步发展,推动了交通运输业发展。1992 年全县有国营造船厂 1 家,职工总数 106 人,固定资产 27.81 万元,净值 5.94 万元,全年工业产值 51 万元,实现税利 5.34 万元。乡镇船舶修造厂 46 家,其中集体创办 26 家,私营 20 家;大型造船厂 11 家。1992 年机动车辆修配厂店 179 家,其中机动车修配厂 80 家,摩托车修理店 37 家,轮胎烧补店 45 家,蓄电池维修店 17 家;国营 5 家,集体 11 家,私营 163 家。

建国 43 年来,随着龙海水陆交通运输事业的发展,交通建设和运输管理工作得到加强,并取得显著成绩。1992 年全县交通系统,有国营企业 7 家,集体所有制企业 14 家,全民、集体所有制职工 1590 人。

龙海的交通运输正朝着服务外向型经济的战略目标发展。1992 年招商局中银漳州经济开发区在港尾打石坑兴建深水码头,打通九龙江南岸出海口,这必将促进我县交通运输事业的腾飞。当前,龙海人民正奋发精神,为开拓现代化交通事业而努力。

目 录

序	
凡例	
概述	
第一篇 交通网络.....	1
第一章 陆路.....	1
第一节 古道.....	1
第二节 公路.....	4
第三节 铁路	17
第二章 水路	19
第一节 航线	19
第二节 九龙江航道	24
第三章 桥、渡.....	28
第一节 桥梁	28
第二节 渡口	38
第四章 港埠	42
第一节 古月港	42
第二节 石码港	44
第三节 海澄港	46
第四节 浮宫港	47
第五节 白水港	47
第六节 卓岐港与屿仔尾港	48
第七节 镇头宫港	49
第八节 石美港	49
第九节 郭坑港	50

第五章 车站 船站	50
第一节 汽车站	50
第二节 火车站	54
第三节 船站	54

第二篇 交通运输 57

第一章 运输装卸企业	57
第一节 公路运输企业	57
第二节 铁路运输企业	65
第三节 水路运输企业	68
第四节 搬运企业	75
第二章 运输装卸业务	79
第一节 货物运输	80
第二节 旅客运输	94
第三节 搬运装卸.....	102
第四节 货物中转、仓储	105
第三章 运输工具	106
第一节 陆路工具.....	106
第二节 水运工具.....	109
第三节 搬运装卸工具.....	112
第四章 车船制造、维修	113
第一节 船舶修造.....	113
第二节 车辆修造.....	116

第三篇 交通管理..... 120

第一章 行政机构	120
第一节 行政单位沿革.....	120
第二节 职工管理.....	124
第三节 交通职能机构.....	130
第二章 运输管理	136
第一节 运务管理.....	136

第二节	运价管理.....	141
第三节	票证管理.....	147
第三章	路政管理.....	148
第一节	路产路权.....	149
第二节	公路养护与建设.....	151
第三节	公路征费管理.....	155
第四节	路标、路亭	159
第五节	公路整治与文明路建设.....	161
第四章	航政管理.....	162
第一节	运政管理.....	164
第二节	航道管理.....	165
第三节	船舶管理.....	166
第四节	渡口管理.....	167
第五节	船员管理.....	169
第六节	水上交通安全管理.....	169
第五章	公路交通安全管理.....	172
第一节	交通安全管理机构.....	172
第二节	车辆管理.....	173
第三节	驾驶员管理.....	175
第四节	交通事故处理.....	177
第四篇	人物.....	178
第一章	人物传.....	178
第二章	人物谱.....	181
第三章	人物表	183
第一节	先进单位名表.....	183
第二节	先进个人名表.....	185
大事记		186
编后记		197

第一篇 交通网络

第一章 陆路

第一节 古道

一、山村道路

龙溪县主要山岭乡村道路：

揭鸿岭 在龙溪二十四都，县城西北四十里。与天宝大山同为西北屏障。古名葵冈岭，上有汉唐故道。为安溪、龙岩通道，远为朝京孔道。唐将军陈元光征闽时，从江东沿北溪结筏而上，驻兵于此岭。元时有蔡公者，改从山腰为路，称为蔡公岭。岭下有龙潭，昔有日中之市，上下舟次鳞集，水路沿北溪上溯，可达宁洋，放棹南下，即达石码、海澄。陆路可通天宝、南靖、长泰及郡城。

新岭 在二十五都（今华安境），天宝山之东南，石磴盘迴十余里，路通安溪、龙岩、漳平三县。

天宝山 在城西三十里。山岭周迴百余里。元陈友定入漳时曾屯聚于此。1932年中央红军亦经此山路攻占漳州。

龙门岭 在一二三都，又称五通岭。路通同安。峰顶有石高十余丈。宋文天祥过此，在巨石上大书“龙门”二字。

华岵岭 高千余丈，叠磴凿石，以梯行人，其下为北溪之流，怪石嵯峨如龙头，又名龙头岭。宋杨汝南有“江流如箭路如梯”诗句。

马岐山 在二十七都（今步文镇东部）。与鹤鸣山联峙的岐山，延袤十里许，中为万松岭，旧名马岐，路通泉、福。

朝天岭 在二十九都，龙溪、长泰二县交界处。旧为通往省城孔道，在福岐路开通前，亦为闽粤交通（自福州至广东揭阳）的一条

14-1