

010180

# 漳州交通志

东方出版社 出版

# 漳州交通志

漳州市交通局 編

《漳州市交通志》编纂委员会

名誉主任:高南胜

主任:陈焕章

副主任:赵松云 黄山东 李锦森

委员:张振华 赖川道 郑亚九

李美周 王松溪 杨永福

吕宝山 郭自助 叶与怀

黄继云

主编:尼郭源

编写人员:谢建祥 庄龙彪 林应麟

## 序

漳州是我国历史文化名城。自唐代建州以来,已有1300多年的历史。其间拓道疏河,水陆驿运皆兴。闽粤古道,史垂千载。宋朝虎渡桥、明代月港,名闻中外。民国初期,漳州就修建福建省第一条铁路和首批公路,并有商营汽车运输业和轮船业。但因政治、经济、社会各种条件的制约,漳州近代交通运输事业发展极其缓慢。1949年9月,公路通车里程仅215.5公里,不少航道淤积,港口设备十分简陋。

新中国建立以来,在中国共产党和人民政府的领导下,勤劳智慧的漳州人民,致力发展交通事业,为漳州的交通历史写下了光辉的篇章。

公路、铁路运输四通八达。“324”“319”两条国道贯穿境内南北,与浙、赣、粤3省相通。县、乡都修建公路,全市乡乡通客班车,98.5%的村庄通公路。1990年,全市公路通车里程达5344.92公里,机动车总数58217辆,各种营运机动船舶392艘,1406客位,28636吨位。漳州市区南、北环城公路和国道324线漳分段5大改造工程竣工交付使用后,将进一步提高漳州的通行能力。鹰厦铁路纵贯漳州3县1区,在辖区内设15个车站,可直达上海、南京、合肥、福州等地。1990年全市完成货物运输量2514万吨,旅客运输量2437万人次。铁路货物发送量127.22万吨,发送旅客65.42万人次。

海运事业迅速发展。漳州现有东山、石码、下寨、宫口、旧镇、海门6个外运港口,并先后建起51座码头和8.24万平方米的专用库场。东山港2个5000吨泊位码头和1个3000吨泊位石油专用码头已投入使用,口岸联检机构齐备。漳州已开辟直通港澳、新加坡、菲律宾的海外航线,拥有一支30艘货轮的外运船队,年货运量达120万吨。

航空事业方兴未艾。漳州机场位于北郊,距市区10公里,可起降中型飞机。不久将开辟漳州-福州-南京和漳州-济南-北京航线。漳州市区距厦门国际机场56公里,市区设有民航售票处。

目前漳州的交通条件还不能适应改革开放形势的要求。交通运输仍是漳州经济发展的一个薄弱环节。要改变这种状况,还需要进一步深化改革,多方筹集资金,增加投入,统筹规划,统一安排,综合治理;也需要交通系统广大干部职工共同努力,付出艰辛的劳动。

盛世修志,旨在“存史、资治、教化”。为总结经验教训,探索发展规律,以求承前启后,漳州市交通史志编纂委员会在省交通厅交通史志编委会和漳州市地方志编纂委员会的指导下,完成了《漳州市交通志》的编撰任务。在编撰过程中,编委会领导和编写组人员坚持辩证唯物主义的观点,根据略古详今的原则,广泛调查、搜集材料,然后认真核实、整理,实事求是地记述漳州交通事业发展的历史和现状。我们希望,《漳州市交通志》的编撰、出版,能够给发展漳州交通事业提供有益的借鉴,也给关心漳州的各界人士提供了解漳州交通史迹的丰富翔实的资料。

改革开放,形势喜人。我们相信,在共产党和人民政府的领导下,在中共十四大精神的鼓舞下,通过全市交通战线职工的共同奋斗,漳州市的交通运输事业一定能够取得更大的成就,真正实现货物畅通、行旅方便的美好愿望。

让我们群策群力,共同谱写漳州交通运输发展的新篇章!

高南胜

1992年12月

## 凡 例

一、本书记述漳州市交通事业的历史和现状。上溯时间不限，下限至1989年，个别事项视需要记述至1990年。

二、本书记述的地域以漳州市现辖区为准，即龙海、漳浦、云霄、东山、诏安、平和、南靖、华安、长泰9县和芗城区。对于历史上曾隶属于漳州的县，如明代的龙岩、漳平、宁洋3县则不在内。

三、本书采用记、述、志、传、图、表、录等形式，以志为主体，图表随文。“大事记”以编年体记述，志则“横排门类”“纵写古今”，按“详今略古”原则，重点记述中华人民共和国成立后漳州市交通事业发展状况。

四、历史纪年 清代及以前按各朝年号用汉字纪年，中华民国用阿拉伯数字纪年，在括弧内加注公元纪年；中华人民共和国成立后皆用公元纪年；文中所称“中华人民共和国成立”或“新中国建立”“建国”，系指1949年10月1日；“解放”，系指1949年9月19日漳州解放。

五、地名称谓 凡地名、物名、人名、单位皆用全称。对于历史上的地名与今名有异者，在括弧内加注今名。

六、人物 据志书惯例，生不立传，人传传主皆为已故的对漳州交通事业有重大贡献与影响者。对健在者的功绩，按“以事系人”的原则在有关章节中予以记录。

七、本书系编著体，主要取材于档案资料、旧地方志和各县、区新编的交通志，包括各交通部门所提供资料。对资料来源，除在正文中说明外，一般不注明出处。

## 概 述

漳州市地处福建省东南部,位于北纬 $23^{\circ}34'$ ~ $25^{\circ}12'$ ,东经 $116^{\circ}54'$ ~ $118^{\circ}12'$ ,面积12607平方公里,一年四季常青,气候温和,物产丰富。

漳州市靠山面海,地势由西北向东南倾斜,境内低山丘陵多于平原,山地丘陵与山间盆地相间分布,河流支分,水量丰富,海岸线长达680公里,逶迤曲折,多优良港湾。

漳州北连泉州,西南与广东省相邻,西北和龙岩市接壤,东临台湾海峡,连接厦门,和金门隔海相望,与台湾仅一水之隔。全市辖龙海、漳浦、云霄、东山、诏安、平和、南靖、华安、长泰9县和芗城区。它是我国历史文化名城之一,闽南厦、漳、泉对外开放区的重要一翼,九龙江下游地区政治、经济、文化和交通的中心。

漳州交通四通八达,公路、铁路、水运相连的运输网络基本形成。市区芗城是闽粤两省公路干线的枢纽,“324”“319”两条国道贯穿南北,与浙、赣、粤3省相通。全市各县、各乡都修建公路。1989年,全市公路共有945条,总长5246.51公里,比1949年增长24.35倍,平均每百平方公里有公路41.61公里,居全国首位。鹰厦铁路横跨本市3县1区,在境内长143公里,设15个站点,1990年货物发送量达127.22万吨,发送旅客65.42万人次。内河航运以九龙江为主,1989年河流通航里程为292.5公里(最多的1937年为465公里)。本市5个县临海,有良好的自然港湾。已经开放的有东山、下寨、旧镇、石码、海门和宫口6个港口。轮船向北可航行至福州、宁波、上海、南京、青岛、大连;向南可到广州、深圳、珠海、湛江、海口和香港、澳门。

中共十一届三中全会以后,漳州港口建设步伐加快,海运日兴,先后开辟菲律宾、新加坡、马来西亚等国航线。漳州距厦门国际机场仅56公里,空运事业为开放和对外贸易提供方便条件。

漳州远古交通十分闭塞。内陆通往各地的交通都是羊肠小道,岭高径陡。商旅往来,货物运输,全靠步行和肩挑,人际交往,货物流通,迁延时日,十分不便,故有“蜀道难,闽道更难”之慨叹。

秦汉时期用兵南越和闽越,漳州成了闽、赣、粤间的交通要冲。江西、湖南的一些货物,也经由这里出海。唐代开辟古代驿道,人们置屯建堡,“披荆斩棘,拓道千里”。唐宋以后,闽粤和汀洲古道,已是我国东南沿海和沟通内陆的重要驿道干线。明清时期,漳州增设县邑,集镇、圩市激增,修建许多大路和乡道。及至清末,以漳州为中心向四方辐射的主要大道已有7条,还有通往沿海各港口以及内地各城镇、乡村的分支乡道,初步形成四通八达的道路网。但是,漳州古代的驿道尚未向车马大道发展。直至本世纪40年代,宁洋、漳平至龙溪交通仍用崎岖的鸟

道。民国8年（1919年），漳州兴建第一条公路（漳州-石码）。随后，公路以市区为中心沿四方古路拓建延伸。到民国26年（1937年），境内有公路31条795公里（通车的仅570公里）。抗日战争时期，公路破坏，桥梁炸毁。战后，公路草率修复，勉强通车。1949年底，全市通车的公路仅215.5公里。

漳州古代桥梁类型很多，有蹬步桥、独木桥、木梁桥、石梁桥、石拱桥等等，都是人行桥。石梁桥始见于唐，宋代大有发展。漳州古代桥梁不仅具有鲜明的民族风格，而且建桥数量之多、设计工艺之精、建筑规模之大，都闻名于世。南宋建筑的江东大桥（古称虎渡桥），我国古代十大名桥之一，其石梁长23.7米，宽厚各1.7米，重约200吨，堪称世界之最。它的建成，充分表现古代漳州人民的高度智慧和伟大力量。因此，世有“闽南古桥，虎渡第一”和“闽中桥梁甲天下”的说法。至清代，漳州古桥共有236座。

境内陆路运输，长期处于徒步、肩挑、乘舆、畜驮的落后状态。民国8年（1919年），漳州开始有汽车运输业。民国26年，汽车运输业由商营始兴公司1家4辆汽车发展到16家157辆，兴盛一时。抗日战争期间，汽车运输企业相继倒闭。战后出现复苏，但商营汽车公司仅有6家，客货汽车72辆。

内河航运曾是境内交通的主要手段，九龙江及鹿溪、漳江、东溪和四都河历来运输繁忙，明清至民国时期盛极一时。但是，水运长期依靠人力和风力，有些河段，还须拉纤。清末民初，华侨和航商投资于内河轮船业者逐渐增加。民国时期，九龙江内河机动轮船运输颇为盛行，一度出现繁荣景象。但好景不长，1949年4~9月，国民政府刘汝明部溃逃时将汽船洗劫一空，内河和沿海水运一派凄凉。

明代中后期（1436~1621年），古代海运进入全盛时期。漳州月港，曾是福建四大古港之一。它从一个民间自由贸易港口发展成为我国东南沿海外贸中心。从兴起到繁荣昌盛近200年，与东南亚、印度支那半岛以及朝鲜、琉球、日本等47个国家和地区有直接贸易往来，并以吕宋（菲律宾）为中转，与欧美各国相贸易，在我国航海史上占有重要的地位。明末清初，郑成功抗清部队在沿海攻战频繁，清朝政府下令强迫“迁界”，实行海禁，封锁郑军，海运中断日久。道光二十二年（1842年）厦门辟为通商口岸之后，领海利权外溢，海上运输皆为英、美、日垄断，漳州海运业遭受严重排斥。民国时期，无力兴建、扩建港口。抗日期间，为防日军侵入，陆上掘路，海上堵港，港口、航道屡遭破坏，海运再次中断。战后恢复甚微。

清光绪末年（1905年）至宣统二年（1910年），福建省第一条铁路—漳厦铁路建成。它全长仅28.17公里，西起江东桥，东至嵩屿。宣统三年（1911年）5月正式营业，新兴数年。但是它前不过海，后不过江，行车缓慢，上下不便，加上经营管理不善，终于民国19年（1930年）停业毁废。

漳州的车辆修造业，始于民国初年。1921年，仅漳浮汽车始兴公司设一修车厂。到1949年，全市计有私营汽车公司修理厂（场）5家，技术工人112人。社会上

另有10家私人汽车店,从业人员35人。那时,生产设备简陋,技术水平低下,只能干些修修补补的杂活。

漳州船舶修造业源远流长。早在东汉初年,南越王赵建德曾在境内绥安越王潭(今漳浦绥安溪)伐木造船。大船载重3000石(汉时1石为120市斤)。宋代,漳州是本省四大造船基地之一。漳产海船被宋朝廷征为“纲船”,年征120艘。明代造船技艺有长足进步。那时所造泛海大船“大者广约三丈五六尺,长十余丈;小者广二丈,长七八丈”。清政府厉行“迁界”海禁,海运日衰,造船业随之萧条。迨至民国时期,仍然萎靡不振。1949年,漳州城区仅有民间造船作坊13家,而且规模小,资金短缺。

中华人民共和国成立以后,人民政府致力交通建设,漳州市的交通运输事业得到迅速恢复和发展。随着社会生产力的发展和科学技术的进步,特别是中共十一届三中全会以后改革开放政策的深入贯彻,漳州的交通建设进入新的发展时期。

公路建设和陆路运输迅速发展。全市9县1区的107个乡镇和1682个行政村,现已乡乡通汽车,96%的村通公路,四通八达的公路交通网已初具规模。历来交通闭塞的少数民族山区,如今“公路入云端”。公路技术等级和通过能力比建国初有很大提高。建国以后,国产汽车和摩托车等各种机动车逐年增多。1978年改革开放以来,公路运输业兴旺发达。据国道漳分线调查,车辆日流量达6000~7560辆次。1989年,全市各类机动车辆57586辆。1989年,全市陆路运输完成货物运输量2056.59万吨,货运周转量72506.68万吨公里;完成旅客运输量1447.74万人次,客运周转量66673.27万人公里。陆路运输货运量占水陆运输总货运量的93.59%,旅客运输量占水陆旅客运输总量的97.27%。

旧有公路桥梁得到恢复改造。1972年,全市公路桥实现永久化。1989年有公路桥835座,共长28016.94延米,为1949年的66倍。许多大型桥梁,设计理论、结构形式和施工工艺都是比较先进的。1972年5月建成的华安金山大桥,主桥单孔跨径99米,是目前全省跨径最大的石拱桥。1989年10月动工兴建的漳州西溪大桥,长608.66米,宽15米,是全省第一次采用多点顶推法施工的大型预应力连续箱梁(在全国属第二次)。它标志漳州桥梁建设技术已提高到一个崭新的水平。

50年代,九龙江及其他内河水运相当繁荣。专业运输民船多达3000余艘,1950年完成货运量42.28万吨,1957年增至75.43万吨,1965年又增至87.09万吨。1982年,境内运输船舶基本实现机械化。农副业船也有很大发展,1950年全市有2077艘,到1989年发展到11040艘。

1972年以后,台湾海峡紧张局势有所缓和,海上交通逐步恢复。1980年开辟漳州至香港、澳门直达外运航线。1982年先后开辟东山至菲律宾、新加坡、马来西亚等国航线。1985年,开辟漳州(下寨)至香港定期货运班轮。1989年,全市计有

19家海上运输企业,拥有轮驳船172艘,21026吨位;海上运输完成货运量119.91万吨。目前,漳州已和国内外30多个港口通航。

1956年,纵贯本省的鹰厦铁路通车,它通过漳州所辖华安、长泰、龙海3县和芗城区。1958年,漳州南坑和郭坑铁路支线建成。从此,漳州和全国的铁路网联结起来。

1952年10月,国营福建省运输公司在漳州建立汽车修理厂,以后相继建立漳州市汽车大修理厂、龙溪养路机械修配厂和各县汽车修配厂,逐步形成汽车大中修、车辆检验、配件制造和养路机械修配等车辆修造体系。1979年开放运输市场,乡镇民间车辆修造业迅速发展。1989年,全市车辆修造企业有682家,从业人员3454人。其中一类企业6个、二类企业65个、三类企业107个、四类企业504个。从业人员中技术工人达2321人。

漳州造船业在人民政府扶持下得到较快发展。1964年试制钢丝网水泥船成功,现在已能建造百吨以上水泥质轮驳船。1979年以后,民间造船业蓬勃发展。1989年,造船企业(修造厂)有4家,职工500多人。乡镇、民间船舶修造厂(场)达32家,从业人员350多人。造船种类有木质船、水泥船,大小达30多个品种。

40年来,随着交通运输事业的发展,建立、健全以市、县交通局为主体,水陆交通企事业单位“成龙配套”的交通管理体系。它们在加强交通建设和运输管理的工作中发挥重要作用,取得显著成绩。

# 目 录

序 .....	( I )
凡例 .....	( III )
概述 .....	( VIII )
第一章 道 路 .....	( 1 )
第一节 古 道 .....	( i )
一、驿 道 .....	( 1 )
二、乡 道 .....	( 4 )
三、驿 铺 .....	( 7 )
四、关 隘 .....	( 10 )
第二节 公 路 .....	( 11 )
一、国 道 .....	( 12 )
二、省 道 .....	( 15 )
三、县 道 .....	( 19 )
四、乡 道 .....	( 22 )
五、专用道 .....	( 23 )
六、旅游公路 .....	( 23 )
七、路 堤 .....	( 25 )
附：公路工程 .....	( 26 )
一、工程标准 .....	( 26 )
二、路线测设 .....	( 26 )
三、工程施工 .....	( 28 )
四、公路养护 .....	( 29 )
五、公路绿化 .....	( 30 )
第三节 桥 梁 .....	( 34 )
一、古 桥 .....	( 34 )
二、公路桥 .....	( 38 )
三、闸 桥 .....	( 44 )
第四节 渡 口 .....	( 45 )
一、公路渡口 .....	( 45 )
二、乡间渡口 .....	( 47 )
第二章 航 道 .....	( 77 )
第一节 九龙江航道 .....	( 77 )

5

一、北溪航道	.....	(77)
二、西溪航道	.....	(79)
三、南溪航道	.....	(81)
第二节 其他内河航道	.....	(82)
一、鹿溪航道	.....	(82)
二、漳江航道	.....	(83)
三、东溪航道	.....	(84)
四、四都河航道	.....	(84)
第三节 航道整治	.....	(85)
第三章 港口	.....	(91)
第一节 月港	.....	(91)
第二节 现代港口	.....	(93)
一、石码港	.....	(93)
二、旧镇港	.....	(96)
三、佛昙港	.....	(98)
四、下寨港	.....	(99)
五、东山港	.....	(100)
六、宫口港	.....	(102)
第三节 导航设施	.....	(104)
一、海滨石塔	.....	(104)
二、航标设置	.....	(104)
第四章 铁路 飞机场	.....	(117)
第一节 铁路	.....	(117)
一、铁路线	.....	(117)
二、漳州车务段	.....	(119)
三、火车站	.....	(119)
第二节 飞机场	.....	(121)
一、漳州机场	.....	(121)
二、诏安浮山机场	.....	(121)
三、漳州“3613”机场	.....	(122)
第五章 陆运	.....	(125)
第一节 人、畜力运输	.....	(125)
一、人力运输	.....	(125)
二、畜力运输	.....	(130)
三、搬运装卸	.....	(131)
第二节 汽车运输	.....	(136)

一、 货运 .....	(136)
二、 客运 .....	(151)
第三节 其他机动车货运 .....	(162)
一、 拖拉机货运 .....	(162)
二、 机动板车货运 .....	(162)
三、 农用运输车货运 .....	(162)
四、 摩托车货运 .....	(162)
第四节 铁路运输 .....	(163)
一、 客运 .....	(163)
二、 货运 .....	(164)
第五节 车辆修造 .....	(164)
一、 车辆修理 .....	(164)
二、 车辆和配件制造 .....	(167)
第六章 水运 .....	(211)
第一节 漂放和排筏运输 .....	(211)
一、 漂放运输 .....	(211)
二、 排筏运输 .....	(212)
第二节 木帆船运输 .....	(215)
一、 九龙江航线 .....	(217)
二、 鹿溪航线 .....	(223)
三、 漳江航线 .....	(224)
四、 东溪航线 .....	(225)
五、 四都河航线 .....	(226)
第三节 机动船运输 .....	(227)
一、 轮船(汽船)运输 .....	(228)
二、 驳船、拖驳运输 .....	(230)
第四节 水运企业 .....	(232)
一、 国营航运企业 .....	(233)
二、 集体航运企业 .....	(235)
三、 社会船舶 .....	(240)
第五节 船舶修造 .....	(241)
一、 造船企业 .....	(242)
二、 民间造船业 .....	(244)
第七章 管理 .....	(275)
第一节 管理机构 .....	(275)
一、 行政管理机构 .....	(275)

二、	运输管理机构	.....	(278)
三、	路政管理机构	.....	(279)
四、	港航管理机构	.....	(280)
五、	交通监理机构	.....	(283)
第二节	运输市场管理	.....	(284)
一、	运输管理	.....	(284)
二、	运价管理	.....	(287)
三、	票证管理	.....	(292)
第三节	路政管理	.....	(293)
一、	路产	.....	(293)
二、	路标	.....	(294)
三、	公路整治	.....	(295)
四、	养路费	.....	(297)
第四节	港航管理	.....	(298)
一、	口岸管理	.....	(299)
二、	运政管理	.....	(300)
三、	监督管理	.....	(301)
四、	船舶管理	.....	(303)
五、	船员管理	.....	(304)
六、	水上事故处理	.....	(305)
第五节	交通安全管理	.....	(305)
一、	安全组织	.....	(305)
二、	宣传教育	.....	(307)
三、	安全检查	.....	(308)
四、	安全竞赛	.....	(309)
第六节	交通监理	.....	(310)
一、	市区交通管理	.....	(311)
二、	车辆管理	.....	(313)
三、	驾驶员管理	.....	(316)
四、	行车事故处理	.....	(320)
第八章	人物	.....	(355)
第一节	人物传略	.....	(355)
第二节	革命烈士英名录	.....	(359)
第三节	英模录	.....	(361)
附录:	鹭海征帆	.....	(375)
大事记		.....	(380)

# 第一章 道 路

## 第一节 古 道

### 一、驿 道

秦汉时期，闽粤陆路交通主要有两条路线，一是由延平（今南平）南下，经今沙县、永安、大田、安溪、华安抵漳州，称西北路；一是由东冶（今福州）南下，经今莆田、泉州、同安、长泰抵漳州，称北路。两路在漳州交汇南下，经今漳浦、云霄、诏安入南粤，即漳州南路。唐初陈元光沿袭秦汉以来的交通布局，以郡治为中心向四方拓展延伸，于四境设置“行台”：一在游仙乡松洲堡（今浦南），上游直至苦草镇（今龙岩）；一在安仁乡南诏堡（今诏安），下游直至潮之揭阳县；一在长乐里佛昙桥，直抵沙澳里太姆山而止（今龙海港尾一带）；一在新安里芦溪堡，上游直抵太平镇（今龙岩永定）。道路通达，北抵泉建，南逾潮广，西至虔抚，东至海岛。以漳州为中心的道路交通网初具雏形。

唐宋以来，道路交通建设得到很大发展。各驿道原有的泥土路面皆砌石蹬路面，还修建大批石梁桥。

明代中后期，漳州是福建沿海的主要商港和对外贸易港市，为闽南一大都会。境内南靖、漳平、宁洋、平和、诏安、海澄等县的圩市集镇崛起，先后修建许多大路、乡道和桥梁渡口。及至清代，境内道路交通已遍及各县市镇和乡村圩集，组成庞大的道路交通网，道路布局基本稳定。

至清末，以漳州城区为中心的主要道路如下：

#### （一）西北路——揭鸿塞古道

清乾隆《漳州府志》载：“揭鸿岭（汉称葵岗岭，今为金沙岭），去城西北40里。汉唐时，西北向长安故道，由安溪、大田以行”。该古道沿途皆崇山峻岭，人烟稀少，为中原地区通达漳州的捷径，是汉唐时期漳州朝京孔道。唐宋以后，虽非官方驿道，亦属经行要道。古道在漳州境内180多里。路线走向：出北城门，旱路经乌石（今石亭乡），逾揭鸿岭（岭下今为吉洋），至华安汰内，路沿北溪上溯，至新圩岭兜，历龙头岭（今华崙岭），抵华崙（今华安县城关），再由华崙越骡仔岭向安溪、大田北行，经沙村（今沙县），抵延平（今南平）与秦汉入闽大路衔接。

唐初，传有刘氏三兄弟，率众疏通华崙溪抵漳平、龙岩、宁洋（今双洋）水路，西北路古道改为水陆兼程，路线走向是：由北城门出，旱路30里至浦南（唐谓松洲堡，置“行台”），雇船上水，60里抵华崙岭脚登岸，历华崙岭40里至华崙营（历朝置军营屯守），登舟沿华崙溪上溯，60里至大杞，又30里至罗溪口，又30里至茶盐湖，又20里至十里湖，又30里至宁洋，上岸过山，15里至马上岭，又20里至

钱桥，又20里至林田驿，又20里至梓口，又40里至永安。再雇船顺沙溪，经今沙县，达今南平往北而行。

该路线水陆兼程，虽多次转接，但较早路方便。故为历朝军事经济路线，唐学士韩偓由沙县抵龙溪时，曾作诗“水自潺湲日自斜，尽无鸡犬有鸣鸦，千村万落如寒食，不见炊烟只见花”。元末，有一蔡氏因揭鸿塞岭路高峻，于西山腰辟一新道，俗呼新岭，路通安溪、龙岩，今山脊石砌古道犹存。

### (二)北路——长泰大路

唐宋漳郡朝京晋省要道。道路走向：出东城门，路经古塘、坂头堡、崎岭至鳌浦渡（旧称云英渡），越北溪，在郭坑渡头（蓬洲渡）起岸，沿龙津溪上溯，经半岭亭（五里亭），抵长泰县城，再由长泰溪园往东，顺朝京路，历朝天岭，抵同安深青驿（今灌口），北上经泉州、莆田达福州，而后沿福州官路进京。

南宋，柳营江虎渡建桥，辟江东大路，漳郡朝京晋省改由江东大路通行。长泰大路已非要道，朝京驿废。

### (三)东路——江东大路（福州官路）

明初建都南京，以南京为中心通达漳州的驿道称“福建漳州路”。明永乐十九年（1421年）迁都北京，经南京、杭州入福建抵漳州的驿道称“福建路”。清代称“福州官路”。

江东大路辟于南宋淳熙年间（1174~1189），砌石磴路面，宽2~3米。绍熙元年（1190年），江东虎渡架设浮桥，漳州朝京晋省改由江东大路通行，称驿道。道路走向：出东城门，往东经赤岭（今龙海步文）、鹤鸣、马歧，出万松关（云洞岩后，今关犹存），抵江东驿，经石井、官桥、龙江至同安深青驿，长80里，接泉州大路，北上福州。此为闽粤两省交通纽带。

### (四)南路——漳潮大路（闽粤古道）

漳州至潮州揭阳是秦汉古道，唐为驿道，是闽粤重要的政治、军事、经济交通路线。

道路走向：出南城门外南下，经椽林、木棉、历九龙岭，至甘棠驿，经三古、长林（今长桥）、饭盘、罗山，至漳浦驿，越盘陀岭，经火田至云霄驿，经径心、大陂，至南诏驿（诏安），然后出分水关，总长290里，抵粤东潮州，经惠州达广州（宋称循州）。

唐宋古道云霄驿至诏安分水关走向是：由云霄经大陂、长田、岭头、珂湖至分水关。元至正年间（1314~1368年），副总管陈君用屯田诏境，驿道改由半沙、九上落窟至南诏驿。明景泰年间（1450~1456年）修建九龙岭山路，砌石磴10多里，建亭岭上，以憩行者。万历二十五年（1597年），云诏交界的余甘岭山路，改由山腰通行，仕民称便。

### (五)西路——漳汀大路

漳汀大路是漳州经龙岩、汀州，出隘岭入江西虔（州）抚（州）的闽赣交通

孔道，辟于唐，宋置驿亭，称“平南驿道”。清雍正十二年（1734年），龙岩改为直隶州后，境内道路走向：由西城门出，经茶埔、天宝月岭，历峰松岭，抵龙平（今龙山）、和溪，越夫人马岭（龙岩林田岭），抵龙岩州（唐苦草镇），路长240里。唐、北宋旧道走向：由北城门沿西北路，经乌石，至揭鸿岭，再经月岭、峰松岭，至龙平。元末，改由揭鸿岭西山腰通行。唐光启元年（885年），寿州王绪、王审知兄弟率农民军由赣南入闽，即由此路入漳泉，而据福州。宋末景炎二年（1227年），文天祥率勤王之师，也沿该路入漳，而后抵粤东。元代汀漳一带抗元义军，沿此线攻州陷邑。元至正八年（1348年），元政府在汀漳二州置元帅府。民国21年（1932年）4月，毛泽东率工农红军东征，曾沿此路入漳。

#### （六）西南路——平和大路

平和路是漳州联结平和、南靖山区和闽赣粤3省边区的交通线，虽非“官马大路”，也系经行要道。沿路山深林密，陵谷险峻，昔为少数民族“闽畬”居住地。唐初始“剪除荆棘，开山取道”，“拓地千里，渐成村落”。后置“行台”于芦溪堡。宋元以来，汉畬山民为反抗历朝封建统治暴政，多据险连营结寨以抗衡。元至治年间（1321年），置南胜县于九围矾山，辟为府至县要道。明正德十四年（1519年），置平和县治于九峰，沿途置铺塘。清为闽粤交通要道。

道路走向：出西城门，经茶埔、天宝，至南靖县城（今靖城镇），过西溪靖城渡，经关峰（文峰）、洪濂、旧县、丰埔（枫埔）、霞寨、崎岭，抵平和县城（今九峰），长165里。由霞寨黄庄分路，抵芦溪，入闽西永定。

由九峰县城往北，经坪垵抵芦溪，长80里，又50里入永定，经上杭，抵汀州。

由九峰往西有二路：一路出九峰西门，经水井塘至赤石岩30里，与广东大埔县交界，路通大埔、梅州；一路往西20里抵柏松关，与广东饶平交界，路通饶平、潮州。

#### （七）东南路——镇海路

漳州东南滨海地域，古为“蛮獠”聚居地。城东南60里有镇海太姆山，相传六千年前（“河姆渡”文化时期）为太姥夫人开疆拓土遗址。据宋《漳州图经》太姥山记云：“闽中未有生人时，夫人拓土而居，因以山名”。汉元鼎五年（公元前112年），汉破番禺（今广州），南越王赵建德与相吕嘉乘夜从水路逃至南太武山，筑石垣屯守，巔有石城称“建德城”。唐初，龙海港尾、镇海一带划为沙澳里，辟为海防要道，置“行台”于佛昙桥。宋于镇海置巡检司。镇海为海船商艘聚泊地，是海防重镇。明初筑卫城屯戍。戍卫范围，北起中左所（厦门），南至南澳，系境内海上商贸要道。明隆庆元年（1567年），于月港置海澄县后，辟为东南沿海大路。

道路走向：出南城门，沿西溪南岸经莲浦（今锦浦）、西陵（水头）、祖山（今龙海县石码镇），至海澄月溪铺，往东经龙湾、官楼，抵连江盐场，直至镇海（鸿江铺），长110里。