

平潭县交通志



PING TAN XIAN
JIAO TONG ZHI

● 福建省平潭县交通局 编

75129
1

平潭县交通志

· 内部发行 ·

福建省平潭县交通局编
福建省平潭县县志编纂委员会审定

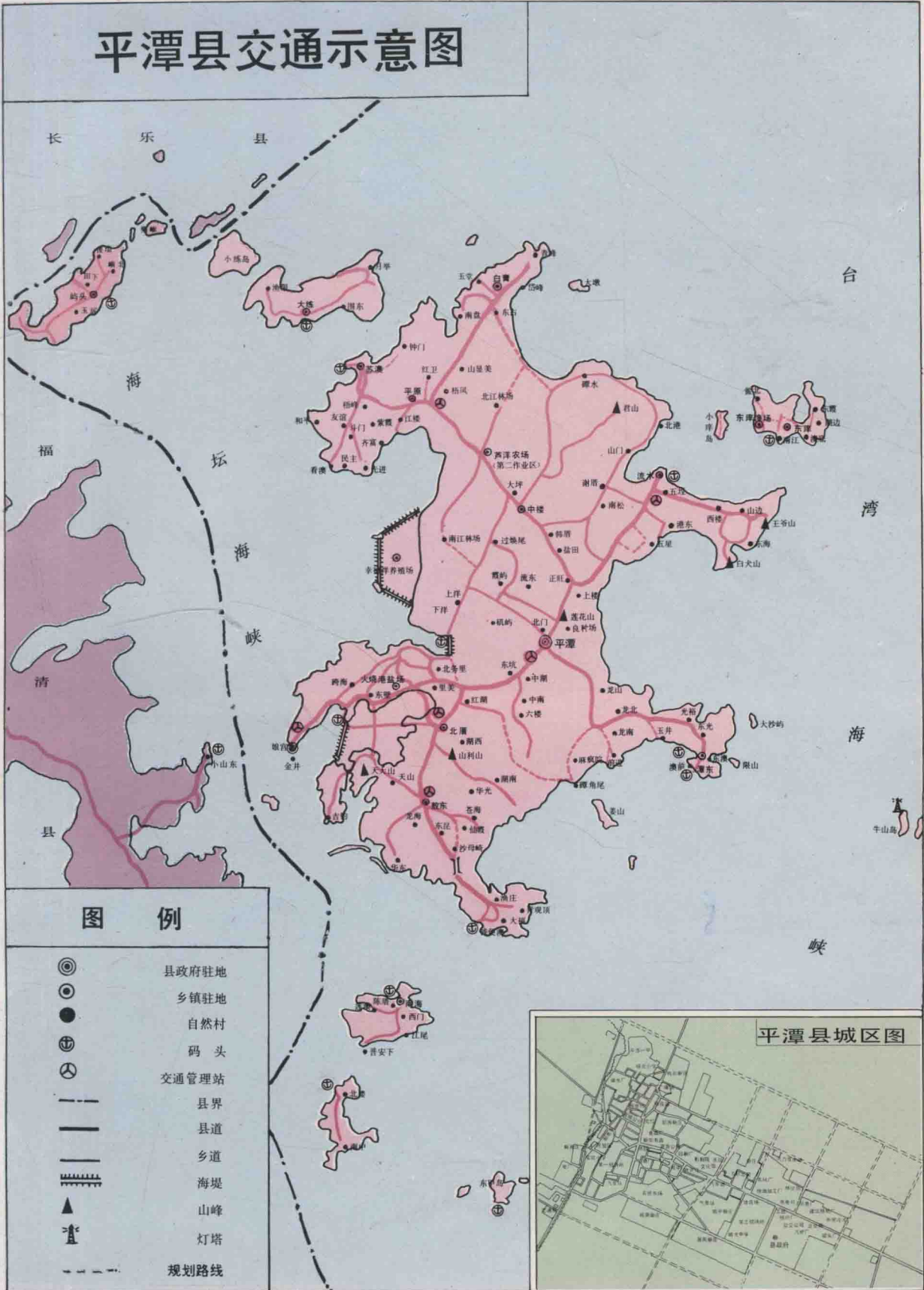
1989年2月

平潭县交通志

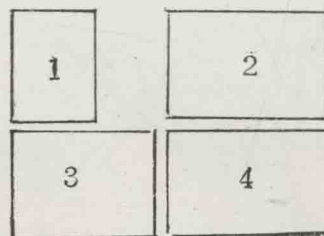
福建省平潭县交通局编
福建省平潭县县志编纂委员会审定

开本787×1092毫米 1/16
印刷者：福建省煤炭研究所印刷厂
出版日期：1989年2月

平潭县交通示意图



娘宫码头

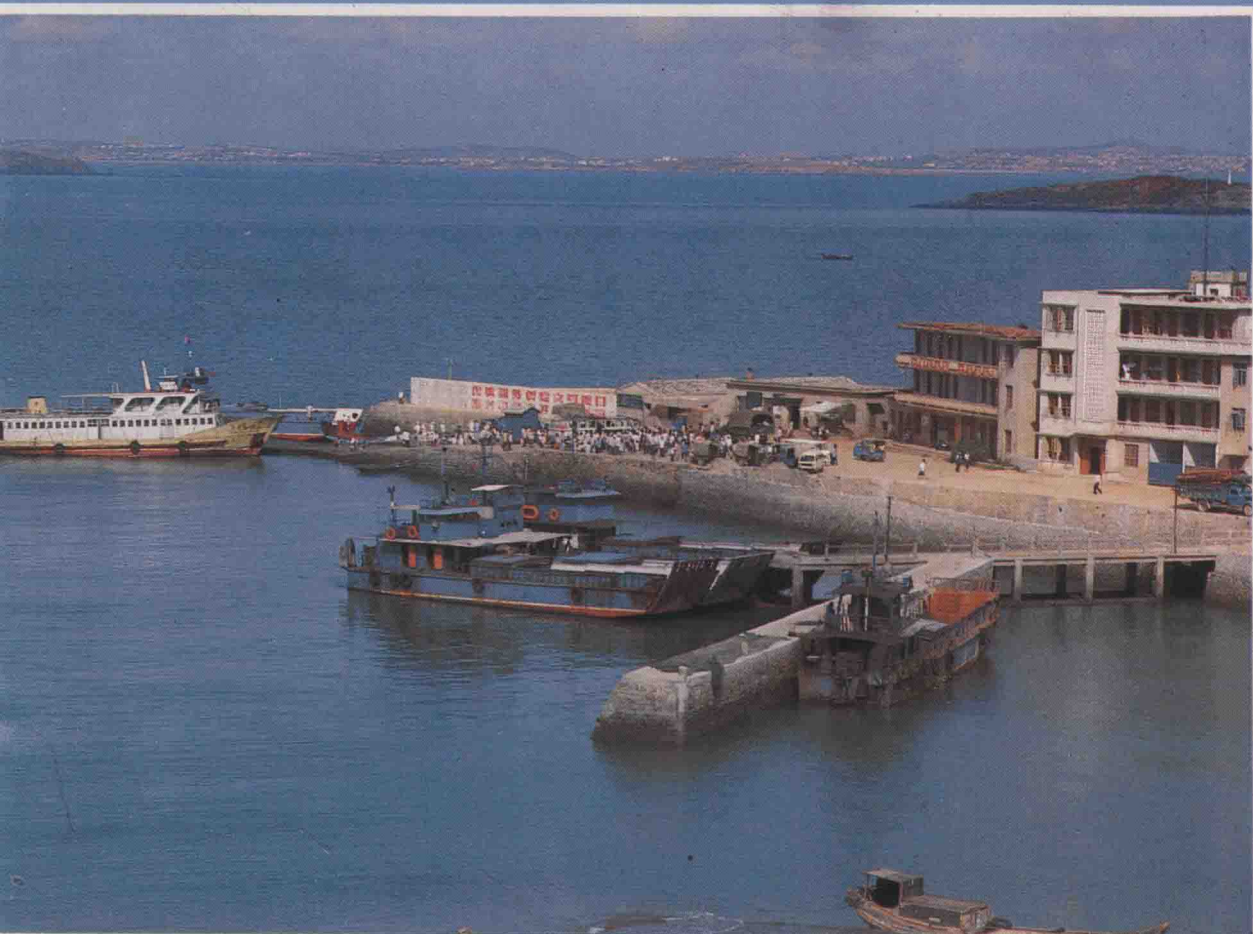


- 1、县交通局大楼
- 2、娘宫码头
- 3、五百吨级货轮及苏澳交通码头
- 4、观音澳港

县交通局大楼



五百吨级货轮及苏澳交通码头



观音澳港



牛山灯塔



平潭县汽车站



平潭娘苏线公路

竹屿码头



序 言

《平潭县交通志》是本县第一部具有海岛特色、时代特征，记载交通运输事业的地方志丛书。全书共七章，包括海陆运输、交通工业、交通管理等，比较全面地反映平潭交通面貌，突出地记载中华人民共和国建立以来，平潭人民在中国共产党、人民政府领导下，为发展交通运输事业艰苦奋斗的历程。

平潭四面环海，地扼南北海上交通要冲，有着得天独厚的地理优势。建国前，平潭港口原始，交通工具落后；陆上无一条可通行车辆的公路。建国后，平潭虽处于国防前线，全县人民长期为祖国站岗放哨，但在各级政府关怀、重视下，结合支前备战，修建码头公路，改进海陆运输工具，初具了交通运输的规模。中国共产党十一届三中全会以后，平潭交通运输业也随着国民经济起飞而蓬勃发展。1978年以来各主要交通口岸和各个小岛的码头、公路相继建成，并实现了车、船机动化，初步改变了平潭交通落后面貌，对促进城乡经济繁荣，起了积极作用。平潭交通运输建设，从无到有，从小到大，从原始落后到机动化，这是各级政府和全县劳动人民特别是交通战线广大干部职工长年累月艰苦奋斗，辛勤劳动的成果。

《平潭县交通志》本着尊重历史、尊重事实原则，以翔实的资料系统地记述了交通运输发展规律，总结了历史经验教训，为逐步实现平潭交通运输现代化提供了历史借鉴，借以启迪后代，继往开来。

回顾光辉历程，信心百倍；展望灿烂前景干劲激增。际兹志书问世，欣然命笔为序。

平潭县交通局局长 陈人长

凡 例

一、本志书以马克思列宁主义、毛泽东思想为指导，坚持四项基本原则和改革、开放两个基本观点，力求达到思想性、科学性和资料性有机统一。

二、根据“详今略古，古为今用，立足当代，预见未来”原则，重点记述现代历史和中华人民共和国成立以来平潭交通运输发展历程。

三、时间断限，上起北宋嘉祐四年（1059），下限断至1985年（部分记述至1986年）。

四、志书体例：采用序、述、记、志、图、表、录七种体例，以志和记述为主，以图、表、录为辅；结构采用章、节、目三个层次；文体除个别引文外，一律用规范化白话文，简化字，新式标点。

五、称谓运用：政府、官职、党派、地名、均以当时名称为准，不加褒贬词，不以今称代替。地名以《平潭县地名录》为准，古地名加注今地。各种名称一律用全称，如名称过长，后文又多次出现，则在第一次出现时加注：（以下简称××××）。

六、1912年以前的历史纪年，先书朝代年号纪年，再括注公元纪年，四位数省去“公元”二字。民国时期用公元年号。如内容必要用民国年号来表达时，在民国年号后面加注公元纪年。

七、凡公历世纪、年代、年、月、日、时刻、年龄、分数、统计数字，一律用阿拉伯数字表示；夏历和清代以前历史纪年、月日用汉字表示。

八、凡未注明出处的引文，均引自《平潭县志》旧本。潮位均以黄零计算，即1956年黄海度。

目 录

(28)	业工镇新海丰	计一章
(88)	业强镇德德	计二章
(10)	照管版交	章十第
(10)	件用照音知计	计一章
(001)	照管版市海交	计二章
(101)	照管版市海交	计三章
序 001	言	计四章
凡 001	例	计五章
概 述		(1)
大 事 记		(3)
第 一 章 港 湾		(10)
第一节 海 峡		(10)
第二节 海 湾		(12)
第三节 港 口		(12)
第四节 港口设施		(23)
第 二 章 海上运输		(33)
第一节 海运概况		(33)
第二节 船 舶		(36)
第三节 船 员		(39)
第四节 客 运		(40)
第五节 轮 渡		(45)
第六节 货 运		(45)
第 三 章 道 路		(49)
第一节 古 道		(50)
第二节 公 路		(51)
第三节 街 道		(61)
第四节 桥 梁		(63)
第 四 章 陆上运输		(67)
第一节 工具及形式		(67)
第二节 客 运		(71)
第三节 货 运		(72)
第 五 章 搬 运		(77)
第一节 队 伍		(77)
第二节 工 具		(78)
第三节 收 费		(79)
第四节 运量及收入分配		(83)
第 六 章 交 通 工 业		(85)

第一节	车辆修配工业	(85)
第二节	船舶修造业	(88)
第 七 章	交 通 管 理	(91)
第一节	行政管理机构	(91)
第二节	交通运输市场管理	(100)
第三节	路 政 管 理	(104)
第四节	交 通 监 理	(105)
第五节	航 政 管 理	(109)
附 录		(113)
一、人 物		(113)
二、光荣录		(113)
三、杂 录		(114)
后 记		(117)

概 述

平潭是福建东海中一个岛县，由126个岛屿组成，位于北纬 $25^{\circ}15' \sim 25^{\circ}45'$ ，东经 $119^{\circ}32' \sim 120^{\circ}10'$ 。东濒台湾海峡，距台湾省新竹73海里；西隔海坛海峡与长乐、福清、莆田相望，距内陆最近点3.5公里（平潭娘官港至福清小山东）；南连兴化海域，北接白犬洋，距闽江口27海里。全县陆地面积321.38平方公里（其中海坛岛面积为278.61平方公里，为全国第五大岛，福建第一大岛）。海域面积6064平方公里（包括滩涂面积在内）。全县划分3个镇，12个乡，522个自然村，人口29.9万人。

平潭属亚热带海洋性气候，冬暖夏凉，霜雪罕见，年平均气温 19.6°C ，季风明显，夏季多偏南风，其他季节多东北风，年平均8级东北大风滨海地区为131天，台风多出现七、八、九三个月，年平均5—6次，最大风力达12级以上。全年平均雾日为23.8天，多出现于每年四月份，月平均6.1天。地震烈度平均为6.5度。

平潭地扼台湾海峡和海坛海峡航线要冲，是太平洋西部南北来往船舶必经之地。古来为海防要地，与台湾的澎湖，广东的南澳共称“三山之目”。县内海岸线蜿蜒曲折，全长408.73公里，沿岸有220个港湾澳口，大部分可停泊船只，其中有不少天然良港。由于地理位置和自然条件的优越，平潭自古就是航运基地。宋时船商已往来频繁，北宋嘉祐四年（1059）设巡检司于钟门（今苏澳镇钟门村），管理海上船舶和出海巡防。清代平潭木帆船运输已遍及浙江、台湾、广东三省。清咸丰年间（1851—1861）平潭是对台贸易主要港口之一。民国时期（抗日战争前）海上运输更加繁盛，县内有客货班轮四艘，行驶福清海口、福州和浙江平阳等地。大吨位木帆船东至台湾，南下广州，北达天津。

八年抗战（1937—1945），日伪军横行海面，抢掠烧杀，海上运输受到极大摧残。抗战胜利后，海运事业一度稍见复苏，但由于三年内战影响，不久又渐趋萧条。

中华人民共和国建立以前（以下简称建国前或建国后），平潭海上运输，工具落后，港口原始，没有助航安全设施，翻船死人时有发生，海上航行被视为畏途，有“脚踏船板三分命”之感。

50年代以后，政府重视发展海上交通事业，但由于平潭地处国防前线，长期备战，更加“十年动乱”，因而发展缓慢。中国共产党十一届三中全会以后，改革、开放带来百业兴旺，海运事业也随着蓬勃发展。历年全县共修建客货运码头、轮渡码头以及企事业和部队专用码头等33座（其中包括竹屿口港和观音澳港新建的500吨级码头）；小型避风港51处，国家还拨款修复牛山灯塔，建立电讯导航台，航标灯桩等助航设施。运输工具也在逐年更新，机动船运输逐渐取代了木帆船运输，小吨位船舶逐步向大吨位转变，基本上改变了运输工具落后状况。1949年全县只有客货运木帆船50艘850吨。1985年全县拥有客轮12艘467吨、868座；货轮106艘8027吨；机帆船102艘2861吨。航线北达上海、南通、连云港，南至广州、香港、

海南岛。1985年海上客运量达66.51万人次，货运量达44.16万吨。

1956年以前，平潭境内没有一条可通车辆的公路，更加风大沙多，道路难行，陆上交通长期处于原始状态。

1954年，结合支前备战，在部队防区、驻地修建简易公路，供马车运输给养。1956年根据战备需要，县组织民工配合部队兴建以县城为中心的通往各主要口岸公路8条，长达79.1公里；是年9月2日便有部分线路通车。此后，历年结合海防、农田建设，新建、改建了部分县乡公路。1978年以来，随着海岛建设，新修公路不断增加，原有公路技术等级也相应提高。至1985年，全县共有县道6条，乡道35条，专用公路9条，总里程254.44公里。全县15个乡镇，179个行政村（包括6个小岛在内），已有143个村通车。县道经娘宫渡口和全省公路网连成一片。随着公路兴建，运输车辆逐年增加。1956年公路初建时，全县只有客车二辆（其中一辆货代客）。1985年全县共有各类机动车辆1636辆，交通部门1985年拥有客车49辆，年运送旅客596.7万人次，比1957年增加45倍。同年，经娘宫渡口进出岛各类机动车辆达3万辆次，基本上改变了陆上运输落后面貌。

随着海陆运输的发展，船舶修造工业和机动车辆修配工业也应运而生。建国前县内只有修船工业，无厂址设备，工场散布各澳口，1956年起造船和机械修理开始有组织生产，由合作社逐渐过渡到工厂。近年政策开放，乡镇和个体交通工业发展更快，造船业和车辆修配工业遍及全县主要澳口和主要交通网点。1985年全县有国营造船厂两个，国营机动车修配厂（站）两个，集体和乡镇造船厂11个；城关地区镇办和个体经营车辆修配工业16个。造船能力由原来仅能修造50吨以下木帆船，发展到能修造安装200吨左右的机动船；机动车辆维修保养和配件供应，不但不出县，而且还承包县外车辆修配业务。

平潭海域辽阔，港湾众多，海上运输四通八达，具有得天独厚的自然优势。县内水产资源丰富，并有大量的砂、石、盐等工业原料。发展水陆交通对促进平潭开发开放，加快四化建设，具有重要的现实意义。

大事记

北宋嘉祐四年(1059年)

福州知府蔡襄奏请移海口巡检司于钟门(今苏澳镇钟门村)管理海上船舶和出海巡防,是平潭最早的海上船舶管理机构。

北宋宣和三年(1123年)

一位杨姓人士同僧觉充劝募修建跨越梧凤溪(今平原乡西梧凤村南)三孔石桥一座,长18米,桥下可通舟楫。名“太平桥”。是平潭有记载的最早古桥。

明嘉靖四十三年(1564年)

倭寇侵扰平潭,戚继光将军从福清县率部渡海荡平了窃踞海坛倭寇,恢复了平潭与内地的海上交通。

清顺治三年(1645年)

明将郑芝龙降清。明水军都督周鹤芝(福清县人)率部移驻海坛,建总署于侯均区(今潭城镇),至清顺治十年(1653年),周鹤芝先后三次据守海坛,在此期间,与郑成功之金、厦、台相犄角,促进了平潭与台湾、金、厦之间的海上交通。

清顺治十八年(1661年)

清政府为防止沿海群众支援郑成功抗清活动,颁布“迁海令”,勒令沿海居民内迁,禁止船舶出海,历时23年至清康熙二十三年(1684年)才解除禁令。

清康熙二十二年(1683年)

移福清县镇东卫驻扎海坛,在沿海主港口设“汛”(军队驻防机构),并派战船巡防海上,北至长乐磁澳,南至莆田湄洲。

清康熙四十二年(1703年)

清廷规定各处商船,由浙入闽或由闽入浙,经过各要“汛”,须挂号检验。

清康熙四十六年(1707年)

清廷规定闽省渔、商船欲出海洋者,将十船编为一甲,取具连环保结,“一船有犯,株连余船。”

清乾隆十四年(1749年)

“大风成灾，海沙随潮涌上，近海乡村悉遭掩埋”，全县交通受阻。

清道光二十五年(1845年)

7月20夜，台风毁屋、拔木、毁田、沉船。兵营泊在竹屿口港的战船同时复没，死士兵数十人。

清同治十二年(1873年)

4月10日，位于台湾海峡西侧的平潭牛山岛灯塔建成启用。

清光绪二十九年(1903年)

闽海关设分关于城关渡船埠道。

1924年

牛山灯塔设备更新，采用110毫米白炽灯，配备单闪光旋转器，每秒钟能发出75万支烛光的白色闪光，射程可达20海里。

1928年

7月27夜，日轮“锦江丸”在平潭南带柳礁触礁。28日，流水、东岸渔船前往救助，遭日舰枪炮射击，当场惨死船员12人，重伤7人，是有名的闽海惨案。

1929年

平潭商户陈传超等集资购买轮船一艘，作为平潭至福州客货班轮，是平潭第一艘机动客货班轮。

1931年

县城商户集资建立“平潭县建通航运股份有限公司”，经营客货运输业务。

1932年

建通公司在台湾、福州两地购买“昌利”、“公益”轮船两艘，总载重量300吨，定期往返浙江平阳、福州、平潭等地。

1934年

平潭商户与福清县里美人合股购买“协川”号机动船一艘，载重50吨，作为平潭——海口客班轮。

同年，县城十八家商号，筹资500多元，重修潭城港旧码头，并改建“客笑亭”为候船室。

1935年

秋，“平苏公路”（县城至苏澳）从县城至正旺一段动工兴建，县长赖惟勋主持破土典礼。不久赖惟勋去职，公路停工，只修路基三公里。

1936年

县长李为公筹建县城至东昆村（现敖东乡）10公里公路。第二年抗日战争爆发，才完成

路基便停工。

1937年

7月7日抗日战争爆发，平潭——福州客货班轮停航。

1939年

6月，日舰三艘封锁平潭沿海，炮击现平原乡，同时日机一架连续两天轰炸停泊在潭城港的“昌利”轮船，投弹四枚，均未命中。

1939年7月5日至1941年9月8日

平潭连续六次遭日伪军侵扰，交通运输船只多被掠劫、破坏，从此海上运输业萧条。

1941年

1月23日（农历十二月十六日），日军驱逐舰一艘在平潭塘屿海面，劫持塘屿北楼村—福清下碇澳客船，惨杀船员乘客40余人。

1942年

太平洋战争爆发后，日舰频繁来往台湾海峡航道。6月福建省保安处奉命派士兵炸毁牛山灯塔。

1943年

平潭县设建设科，兼管交通建设。

1945年

4月1日深夜11点，日本运输船“阿波丸”号驶近平潭牛山海域时，被美国海军“皇后鱼”号潜艇发现，误认为日方驱逐舰，放射鱼雷击沉，船上2000余人只一人幸存。

1946年

9月25日（农历九月初一），台风、海啸袭击，潮高数米，遍地泽国，全县大小船只被摧毁寸板不留者有200余艘。

1949年

7月，国民党73军入驻平潭，实行军事管制，断绝平潭与外地交通。

9月16日，平潭解放。17日国民党73军败兵310余人在东岸葫芦澳夺船逃命，商船老艚欧吓辉在澳口将船搞翻，淹死溃兵230多人，欧吓辉也同时牺牲。1962年福建省人民政府追认欧吓辉为烈士。

同日，一艘木帆船运载海口——平潭旅客32人，船至竹屿口遇风沉没，死31人。

9月22日，平潭县人民政府接管平潭——海口交通线，10月1日正式成立“平潭县人民政府平海交通所”。1951年7月，改为“地方国营平海交通所”。

4月，县平海交通所海员工会成立。

1951年

2月，县城码头搬运工会成立。

1950年——1951年，人民解放军配合民兵出发清剿海上散匪130次，毙、俘匪首13名、匪徒149名，打通了平潭沿海交通运输线。

1953年

2月，县城何金生购置马车在城关经营短途客货运输，是平潭县第一辆马车。

1954年

4月，平潭港务站成立，并配备轮船一艘，担负平海客运。同时撤销平海交通所。

同年，县城关码头工人购置木轮板车四台，用于货物搬运，是县内首次用板车运输。

1955年

1月，成立码头搬运队，由原来码头工人、码头装卸队、民工队联合组成，人数67人，隶属潭城镇。

1月31日（农历十二月十八日）国民党飞机骚扰沿海交通线，炸沉南日岛客轮，平海交通线奉命改为夜航。1959年3月才恢复白天航行。

1956年

3月，县交通局成立，首任局长（副）翁绳琛。

3月，全县以县城为中心通往娘宫、苏澳、伯塘、流水、观音澳、芬尾等主要口岸的干线公路先后开工。同时，县成立公路修建委员会和工程指挥部，领导公路施工。至11月份，全县建成公路79.1公里。

5月，娘宫军用登陆艇码头建成，岛上汽车可由登陆艇渡运，通往内陆。

6月，全县木帆船111艘1850吨组成平潭县木帆船运输合作社，社址设苏澳镇。

8月，平潭汽车运输站成立。31日首次进岛客车二辆，开辟岛上客运业务。

9月2日，县城至东澳、县城至流水、县城至芬尾三条干线49公里公路首次通车，并在城关隆重举行通车仪式。

同月，潭城搬运队转为地方国营平潭县搬运公司。同时成立苏澳搬运社。

11月，成立“流水渡口管理站”和“城关非机动车辆管理站”。

12月，县人民委员会颁发《平潭县渡口管理暂行办法（草案）》，加强对县、区乡之间渡口管理工作。

同年，苏澳造船合作社成立。

1957年

1月，潭城港客货运码头建成，是本县第一座能靠泊船只的客货运输码头。

11月，娘宫——福清北坑客运正式通航。

1956——1957年县沿海运输队船只被盘踞马祖岛国民党部队劫持23艘次，损失15万元。

1958年

1月，县内北厝、流水、苏澳、娘宫、东澳、大福等六条公路全线通车，共79公里。

4月，县交通局改为工交局。9月改为交通局。

6月，县地方国营苏澳造船厂建成投产。

8月，县城19辆马车组织成立平潭县潭城公社马车运输合作社。

9月5日，暴雨242.2毫米，冲坏桥梁公路22处。

10月1日，平潭第一个人工建造避风港——流水避风港建成。

同月，县交通局沿海运输队成立海员工会。

1959年

2月2日，平潭军民配合作战，击毁连续十年扰乱平潭沿海运输线的国民党“63”炮艇。