

010035

平潭县交通志



PING TAN XIAN
JIAO TONG ZHI

● 福建省平潭县交通局 编

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

目 录

序 言	
凡 例	
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)

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。

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 $25^{\circ}15'$ ~ $25^{\circ}45'$ ，东经 $119^{\circ}32'$ ~ $120^{\circ}10'$ 。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（平潭娘宫港至福清小山东）；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风溪(今平原乡西梧风村南)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）从县城至止旺一段动工兴建，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，商船老舢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月改为交通科。

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。

同月，县搬运公司与县沿海运输队合并成立平潭运输公司，隶属县交通局。

12月，根据竹屿口围海工程运输需要，修建墓屿至竹屿口公路3.5公里。是县城通往竹屿口的主要道路。

1960年

8月8日，12级强台风袭击。风、雨、潮三灾并发，海潮超过历史高度1.2米，7艘木帆船被风浪卷上山，冲毁海堤125处。

1961年

3月，成立平潭养路工区，下设上楼、湖尾、芦洋三个道班。1965年12月又增设城关、东壁两个道班和一个桥工组，养护6条县道、1条乡道计87公里。

同月，成立竹屿、城关、流水、娘宫四个管理站，加强渡船、渡口和运输市场三统管理。

9月17日下午，“永平”客轮由海口至竹屿口，渡运旅客的舢舨翻船，溺死四人。

10月，平潭运输公司分家，恢复县搬运公司和县海运公司。次年6月改全民所有制为集体所有制。

1962年

5月，交通科改为交通局。

6月9日，紧急战备动员，县交通运输系统成立运输大队，辖海运、陆运、搬运、修路四个中队。抽调船只四十艘，集中于大小湾、娘宫、竹屿口待命。县交通局所属汽车、马车集中县城待命。

10月，竹屿口围海工程全部竣工，竹屿口港成为平潭客货运输主要港口。港务站由县城迁址竹屿口（原潭城港因海流截断，改为耕地）。

11月24日，平潭驻军（陆军）由福清北坑乘船至娘宫，中途遇风翻船，死29人。

1963年

1月，省支前办拨款建造娘宫和福清小山东码头。1964年1月第一期工程竣工投入使用。

10月，成立平潭县民间运输中心管理站和县运输合作社联社。两个牌子，一套人马。1967年改称“县交通运输中心管理站”。

1964年

3月，海军329指挥部，修建杨梅坑至君山顶专用公路6.945公里。

12月，平潭县人民委员会颁发《平潭县短途运输搬运装卸运价计算规则》。

1965年

5月，县造船厂自行设计安装的东海101号客船建成下水。同时，芬尾至塘屿之间的客运首次改为机动船接运旅客。

11月14日，崇武海战，县交通船队“东海101号”客轮和县海运公司“东海105号”货轮参加支前运输，荣立集体三等功。

1966年

1月，全县44辆马车联合组成平潭县马车运输合作社。

7月，观音澳修建泊岸码头，10月竣工。

10月，座落在合掌街的县汽车运输站新站址落成并投入使用。

1968年

因“文化大革命”，县交通机构实行军管，交通局更名为平潭县交通运输指挥部。

1969年

2月，东澳水产码头建成。

8月，根据中央通令精神，县将所属各单位车辆集中统一运输，成立“县交通车队”。

1970年

7月31日上午十时半，“龙卷风”突起，历半小时，损船32艘，死1人。

1972年

10月，恢复县交通局。

12月，平潭交通监理站成立。

同年，全县公路桥梁经几年改建，已全部改成永久性桥梁。

1973年

流水客运码头建成使用（1966年动工修建）。

1974年

5月，大练岛——苏澳——松下改由机动客轮接运旅客。

9月，省交通厅公路测设队对娘苏、潭东两条县道，按三级路标准，全面测设，分段改建。

同月，长达1200米的县城东大街街道，动工兴建。

1976年

1月，娘宫——小山东轮渡码头落成，同时成立娘宫轮渡所，开始营运。

8月9日，12级台风正面袭击，时逢农历七月半大潮，损坏木帆船80多艘。

1977年

10月，县公交公司成立。

同年，县首次开办轮机人员培训班。

1978年

1月，县汽车修配厂成立。

6月，根据海岛建设规划，省交通设计院第二勘测队，测设大练、小练、草屿、塘屿、屿头、东岸等六个小岛公路39.7公里。8月起，各岛先后动工兴建。

12月，流水君山环山13个自然村自行设计、自己施工和自筹资金，动工修建环山公路13.3公里。

10月，受连续两次台风影响，大风持续十多天，最大风力达12级，干风无雨，飞沙走砾，海潮升高2.4米，交通受阻。

1979年

12月，屿头岛新造客船下水，定点航行屿头——苏澳。

1980年

2月，流水、芬尾客运业务下放给东岸、南海两个公社管理。

10月，由县渔轮修造厂自行设计、建造安装的100吨级185马力、204座位的娘宫客船下水，抗风力在9—10级左右。

1981年

12月，县人民政府颁发《竹屿口港管理规定》。

同年，由中国救助打捞公司和海军防救部队联合打捞“阿波丸”号沉船工程，历时三年，胜利结束。

同年，上海航道局，在牛山灯塔原址建一简易灯塔，发光暗弱，1986年交通部批准重建，采用国际先进设备，建成后，射程可达24海里。

1982年

6月，14条列养乡道，由公路段移交交通局管理。从此，县道由公路段养护，乡道由交通局养护。

10月，苏澳码头接线公路动工兴建。

1977—1982年，塘屿的北楼、草屿的岑下兜、东岸岛的南江、屿头岛的东金、大练岛的立新，以及苏澳、竹屿、钱便澳等客货运码头先后建成，投入使用。

1983年

1月，福州航标区正式接管平潭天大山导航台，并建立平潭竹屿航标站。

位于潭城东大街中段的新汽车站建成，元旦正式投入使用。

6月16日、20日两场暴雨，降雨量518.8毫米，部分山地滑坡，公路严重冲毁的有20公里，全县交通受阻。

9月，《中华人民共和国海上交通安全法》公布，自1984年1月起施行。

10月，县首次汽车驾驶员培训班开学。

1984年

8月，中共平潭县交通局总支委员会成立，书记郑华昌。

10月，县海运公司实行划小核算单位，竹屿口设立第二海运公司。

10月10日，观音澳水产冷冻500吨级码头动工兴建，1986年9月16日竣工，总投资170万元

11月，平潭县交通局直属工会委员会成立，主席李青峰

东甲岛供台湾渔船停靠码头建成。

12月，平潭县公路、码头筹建总指挥部成立，县长汤森金任总指挥，下设竹屿口码头指挥部和娘宫、东澳公路改建指挥部。

12月中旬，观音澳大型专用油码头建成，便于千吨以内的油轮和渔商船靠泊装卸柴油。

1985年

山利~田美澳、竹屿~大坪、中楼~潭水、苏澳~看澳、岱峰~玉堂等乡村公路，修建、改建完成，先后通车。

8月1日，中楼~君山顶支前公路改建完成，全长8.804公里。

8月23日夜，十号强台风正面袭击，风速达40米/秒以上，伴降暴雨，县乡受灾公路107.6公里，码头损坏8座，打破运输船8艘，沉船一艘，总损失达46万元。

9月，竹屿口500吨级方舟码头修建工程正式动工，1986年底竣工，总投资171万元。

10月，由县交通、公安、工商、武警、农机、监理、港务、汽车站、公路段等单位组成县交通安全领导小组，管理全县交通安全工作。

第一章 港 湾

平潭四面环海，岛屿星罗棋布，海岸线总长408.73公里，曲折多湾，形成220个海湾、澳口。其中有不少天然良港。主要港口有竹屿口、娘宫、苏澳、流水、观音澳等。

平潭地处亚洲大陆的东南边缘，具有明显的季风特点，是福建省强风区之一。全年常风向为东北风，频率36%。年平均八级大风日数，滨海地区131天。年平均风速为6.9米/秒，最大11月份为8.6米/秒。台风多出现在7—9月，年受台风影响或袭击平均达5—6次。每次台风持续日数2—4天，最长达8天。台风最大风速达40米/秒以上。年平均降雨量1180.2毫米，降雨日数在74—130天之间。每年2—4月为春雨季，降雨量占全年26%，5—6月为梅雨季，降雨量占全年36%，7—9月为台风暴雨季，降雨量占全年27%。滨海雾日年平均为23.8天，4月多雾，平均为6.1天。

平潭潮汐属于正规半日潮型，平均高潮5.84米，平均低潮1.60米，平均海平面3.74米。波浪特征，基本上是风浪和涌浪的混合浪。平均波高0.9米，最大波高16米，平均周期5秒，最大周期10.1秒。最多风浪向北北东，频率54%；最多涌浪向南东南，频率77%。

近30多年来，在沿海各个交通口岸和水产、砂、盐生产基地，兴建了客货运输和企业驻军专用码头31座，防风堤48处，并在东西两侧海峡设立航标灯桩，修复灯塔，建立电讯导航台等助航设施。

第一节 海 峡

一、台湾海峡

台湾海峡是太平洋西部南北航线的要冲，从我国北方各港到南方各港，从东北亚到东南亚，从西太平洋到印度洋，海上最经济的航线。

台湾海峡位于北纬 $20^{\circ}9'$ ~ $26^{\circ}22'$ ，东经 $117^{\circ}26'$ ~ $120^{\circ}55'$ ，即南从南澎列岛，北至东引岛，全航程276海里，海峡经平潭东侧一段海域，航程约35海里。

影响海峡航行大风，主要是东北季风和台风。东北季风，海峡南口比北口大，中部比两端大。平潭牛山岛附近风浪最大。中小型船舶遇七级以上顶风，须取道海坛海峡。

台风年平均有5—6次（包括正面袭击或影响）。当台风逼近台湾海峡且有可能在本省沿海登陆时，海峡风浪较大；一旦在台湾登陆，海峡风力反而减小，直到重新在本省登陆后，海峡风浪再次增大。通常台风在台湾北部过境时，海峡风力不大，而在台湾南部经过时，海峡南北两口风力较中部大。

涌浪：海峡因狭管效应，大浪较多。冬季浪大，秋季涌高，尤其平潭牛山岛附近海域为甚。对船舶航行影响较大。

流压能影响船舶偏离航线，海峡航行离岸较远，受暖流和风生流影响较大，受潮流影响较小。风生流受风向、风力持续时间以及地形的影响，流向、流速多变；暖流流向基本与航线平行，流速一般为1—2节。但平潭牛山岛至连江东引岛之间，有较明显的东南~西北流。

潮流一般在高、低潮时转流，是逆时针方向回旋的。初涨为南流，初落为北流。急潮流是自西~西北，东~东南，最强流速5节。海峡流向复杂，对航船影响较大。

每年2—4月雾季，以及春雨、梅雨、雷暴雨等，都造成能见度不良，威胁航行安全。海峡离岸较远，碍航物不多，且有足够水深，在正常情况下，航行并不困难。

自1980年以后，通航台湾海峡船舶越来越多，平均月达千余艘。随着我国实施开放政策，通过海峡的船舶还在不断增加。

二、海坛海峡

海坛海峡，为大陆与海坛岛之间的窄长海域，长40公里，是南北近海交通孔道，也是中小型船舶通过台湾海峡的备用航道。

海峡北端有两个出口。北东口位于北纬 $25^{\circ}38'$ ，东经 $119^{\circ}43'$ ，在大练岛与海坛岛钟门村之间，水深在10米以上，可航宽度500—700米。停泊苏澳港船只要从此口进出。北口位于北纬 $25^{\circ}41'$ ，东经 $119^{\circ}38'$ ，在平潭县鼓屿与长乐县长屿之间，水深10米以上，航道两侧多险礁，可航宽度300—500米。

海峡南端也有两条出口。南口位于北纬 $25^{\circ}21'$ ，东经 $119^{\circ}40'$ ，在平潭县草屿、塘屿与福清县高山半岛之间，南接兴化水道、东北通海峡南东口，水深11.8—50米，可航宽度2000—3000米，是南北来往船舶必经之道；东南口位于北纬 $25^{\circ}23'$ ，东经 $119^{\circ}43'$ ，在草屿与芬尾村之间，水深最浅5米，可航宽度1800米，可通往牛山渔场和台湾海峡。

海峡两侧岸线曲折，多港湾岛礁，海坛岛的娘宫、竹屿口、苏澳等港口，均在海峡东侧。

海峡水深5~50米，中部有5米以下浅水区。潮流属正规半日潮型，涨潮水流分别从海峡北部和南部向中间流入，在竹屿口南侧的老箩屿附近汇合，落涨则相反，并有局部沿岸流。流速以海峡南口金蚌礁（王井礁）附近为最，可达4~5节。

海峡有海坛岛挡住东北风浪，因而风浪不大，8~9级东北大风娘宫渡口仍能继续渡运。

海峡以竹屿为中心，东北自大练岛月举经钟门至石牌洋，南口经火烧港、娘宫至猴屿，是船只经常往来航道。前人将南北两口地名联成对子：“火烧娘宫猴探水（猴屿），月举钟门石牌洋”，便于掌握航行目标。“半洋石帆”、“沐猴探水”为平潭名胜，均在海峡中部。

海峡两岸都有先期下降而后上升的基本特征，近期海岸处在缓慢间歇上升之中，海滩比较发育，再加水土流失和海潮带来的泥沙停积港湾，海坛岛一侧沿岸，有明显增高。