

006524

澄海市交通局 编
广东人民出版社

C
H
E
N
G
H
A
I
S
H
I
J
I
A
O
T
O
N
G
J
I

澄
海
市
交
通
志



澄海市交通志

澄海市交通局 编

广东人民出版社

澄海市交通志编纂人员

第一次 稿(1986年12月—1988年7月)

主 编 陈树源
编写人员 郑坤泉 蔡卓伟 陈茂青
审 稿 赵令寿
制 图 郑坤泉
眷 印 陈茂青

第二次 修改延编(1994年3月—1994年8月)

主 编 陈树源
资料收集 陈为深 张叶彪 刘焕明
审 稿 澄海市志编纂办公室
核 稿 陈城林 陈锦钊 王绵孜
定 稿 王广然
校 对 陈为深
相片摄影 陈志伟
制 图 陈德强 陈永忠

序

王广然

《澄海市交通志》是澄海有史以来第一部交通专志。它的编写出版，旨在继存历史，反映现实；服务当代，惠及后世；承先启后，继往开来。

澄海地处韩江下游南海之滨，水上交通得天独厚。历史上曾经有过辟望港、东港、厦岭港、樟林港、东陇港等诸多港口。其中最负盛名的当推清代的樟林港，它作为粤东“通洋总汇之地”，历时长达一个世纪以上。陆上交通起步较晚。本世纪初，潮汕铁路、潮樟轻便铁路和汕樟、护堤、安黄等公路筑成通车，标志着澄海陆上交通的兴起；50年代末60年代初，外砂、莲阳、东里、南溪四座桥闸相继建成，结束了境内干线公路河流横隔、分段行车的历史；80年代末90年代初，又先后建成北溪、下埔、东里、外砂、莲阳、南溪6座大桥，国道、省道、县道以及主要镇道均实现路面混凝土化。在此期间，还新建了莱芜客货运码头，扩建了位于境内的汕头民航机场。使澄海交通进入一个水、陆、空全面振兴的历史发展新时期。

回顾历史，展望未来。愿本志书在今后澄海的现代化建设中，发挥其资治、存史、教化的作用；愿广大读者从中得到启迪和鼓舞，共同为澄海交通事业奋斗不懈；愿更多的人们在澄海交通发展的历史上谱写出更加辉煌的篇章。

凡 例

一、本志记述事项上溯远古，下迄1993年，个别事项涉至1994年。

二、本志按述、记、志、图、表、录等体裁，以志为主，按交通门类进行横排纵写，分章、节、目结构编排。采用语体文、记述体。

三、本志各项数据，历史的，以《澄海县志》、《潮州府志》及档案资料为依据。解放后的，以交通系统历年统计为准。

四、本志所称“解放后”，系指澄海解放后，即1949年10月24日之后。

五、本志的历史纪年，民国以前用朝代年号，民国时期用民国纪年，均括注公元年份。这类纪年一般在每个自然段首次出现时加括号注公元年份，括号内“年”字省略，解放后一律使用公元纪年。

六、本志度量衡，一律按标准换算为公制，民国及民国以前循历史的使用方法。

七、本志内文称县。定稿于1994年4月18日国务院批准澄海撤县设市之后，故专志名称及有关标示均称市。

八、本志资料，来自旧志书和档案文献以及交通系统各部门提供的资料。

目 录

序

凡 例

概 述 (1)

大事记 (4)

第一章 机构沿革 (16)

第一节 行政机构 (16)

第二节 业务机构 (18)

一、澄海县港务管理所 (18)

二、澄海航务管理所 (19)

三、澄海汽车总站 (20)

四、澄海公路工区 (20)

五、澄海县公路交通安全监督站 (21)

六、澄海县航道管理站 (22)

七、澄海县水运公司 (23)

八、澄海县地方公路管理站 (24)

九、澄海县交通管理总站 (25)

十、澄海县交通局各交通管理所 (26)

第二章 航 道 (30)

第一节 航道分布 (30)

一、北 溪 (30)

二、东 溪 (31)

三、西 溪	(32)
四、南 溪	(32)
五、蓬洞河	(33)
第二节 航道管养	(34)
一、航道机构	(34)
二、航道养护	(35)
三、航 标	(37)
四、航道费征收与使用	(37)
第三章 港口码头	(39)
第一节 樟林古港	(39)
第二节 东里港	(41)
第三节 汕头港	(44)
第四节 莱芜港	(45)
第五节 码 头	(47)
第四章 渡 口	(50)
第一节 清 代	(50)
一、官 渡	(50)
二、私 渡	(51)
第二节 民国时期	(52)
第三节 解放后	(56)
一、海 渡	(56)
二、横水渡	(56)
第五章 陆上交通	(58)
第一节 古 道	(58)
第二节 铁 路	(59)
一、潮汕铁路	(59)
二、汕樟轻便铁路	(59)
第三节 公 路	(59)
一、国 道	(59)
二、省 道	(60)
三、县 道	(62)

四、乡镇道	(64)
第四节 乡村道、机耕路	(66)
第五节 公路管养	(67)
第六章 桥梁	(68)
第一节 古桥	(68)
第二节 公路桥	(69)
第七章 水运	(78)
第一节 船舶	(78)
一、船舶类型	(78)
二、船舶沿革	(79)
第二节 运输组织	(84)
一、地方国营运输业	(84)
二、集体运输业	(85)
(一) 专业运输	(85)
(二) 农副业运输	(88)
第三节 运输生产	(89)
一、客运	(89)
二、货运	(92)
第八章 陆运	(97)
第一节 运输工具	(97)
第二节 运输组织	(99)
一、汕樟轻便铁路公司	(99)
二、汕樟行车公司	(100)
三、国营运输业	(101)
四、集体运输业	(104)
五、社团运输业	(107)
六、个体运输业	(108)
第三节 运输生产	(109)
一、客运	(109)
二、货运	(111)
第九章 运输管理	(113)

第一节	营运管理	.....	(113)
第二节	货源管理	.....	(115)
第三节	运价管理	.....	(116)
第十章	安全管理	.....	(123)
第一节	航政管理	.....	(123)
第二节	公路交通监理	.....	(127)
第三节	路政管理	.....	(131)
附 录		.....	(132)
一、	汕头民航机场	.....	(132)
二、	交通工业	.....	(132)
	(一) 澄海县水运联社船舶修造厂	.....	(132)
	(二) 澄海县民运车辆机械修配厂	.....	(133)
三、	事故案例	.....	(133)
	(一) 沉 船	.....	(133)
	(二) 海 事	.....	(134)
	(三) 车 祸	.....	(135)
	(四) 灾 害	.....	(136)
四、	文件资料	.....	(137)
后 记		.....	(143)

概 述

澄海位于广东省东部的韩江出海口，西南界汕头市；西北毗邻潮州市；东北接饶平县；东南濒南海与南澳县隔海相望。东西宽 22 公里，南北长 34 公里，总面积 402.5 平方公里。

澄海境内河叉交错，水上交通便利，韩江水道自潮州水头村分东、西、北溪流入境后再分成 5 条支流注入南海，总长为 87 公里，素有“泽国”之称。东南面临浩瀚的海洋，有 66.9 公里长的天然海岸线，水上运输历史悠久，自古以来给人们提供“舟楫之便”和“渔盐之利”。由于贸易的开拓，舟楫常泊，物资经此集散。宋代以后，境内已形成了厦岭、溪东、南关、东陇、樟林等港口。

清初，樟林港开辟崛起，康、乾年间，便成为粤东“通洋总汇”之地，全盛时物资均经该港而分销沿海各商埠及潮汕各县市。名闻中外的“红头船”活跃于海上，是粤东早期对外移民和海运的著名港口。近海有“八桨”船，内河有“四肚”、“五肚”船转运货物。河海沟通，航运业兴盛达 170 余年。后来由于海湾泥沙浮聚淤塞，至清末樟林港货物吞吐移位于汕头埠，澄海航运从远洋转之为发展沿海、内河航线。民国 2 年（1913），已有电船穿走汕头、潮州、澄海之间。

陆路交通因溪河之隔，道路设施发展缓慢。早年仅有的南北古道 2 条及乡间小径，辗转复渡，不利车辆行驶，远运货物，均赖船舶，短途客、货，则以肩挑、轿抬。清光绪三十二年（1906），始有过境潮汕铁路。民国 5 年（1916），筑汕樟轻便铁路，民国 12 年通车至澄城，经营客、货运输，来往于汕头、澄海之间。民国 16 年后，澄海境内护堤、安黄、汕樟等公路段次第兴工，至民国 23 年相继筑成通车，开始汽车营运。但汕樟县道被外砂、莲阳、东陇三河横断，分段行车，十分不便，且夏天常有翻舟覆渡之事发生，冬天则是沙滩难涉，商旅视为畏途。

解放后，人民政府重视交通事业，针对澄海的交通特点，先后建立交通运输管理机构，组织运输队伍，发展运输工具，新（扩）建公路、修桥梁、疏航道、拓港口、建码头、辟机场，并加强交通全行业管理，维护运输秩序。经 40 余年的艰苦奋斗，不断建设，构成了水、陆、空四通八达的立体交通运输网，交通运输事业日趋繁荣。

交通基础设施建设，重在地方公路和乡村道路的兴建，衔接干线公路，贯通全国，形成网络。1989 年后，不断对路况进行技术改造，扩建线路，拓宽路基，改造路面，提高公路等级。1993 年，全县境内已有国道、省道及支线公路 3 条 39.51 公里，县道 6 条 53.8 公里，乡镇道 21 条 78.7 公里，乡村道 79 条 168.56 公里，总共 340.57 公里，已改建为混凝土路面达 141 公里。县镇公路实现混凝土路面化，汽车通各乡村。地方公路桥 46 座，长 1284.82 米，均为永久性桥梁结构。内河通航水道 92.1 公里，设标里程 81.9 公里，航道疏浚维护水深 0.7—0.9 米。配套建设的港口、渡口、码头初具规模，境内有东里、莱芜两个港口，渡口 20 处，码头 8 座，码头吊机 8 台，堆场总面积 26687 平方米，靠泊能力：海港码头 500 吨、沿海码头 50 吨、内河码头 25—30 吨，年吞吐能力 38 万吨。

水上运输，全县有 6 个专业船队，船舶从木帆船更新为机动船，小船换大船，不断增大运载量，并向钢质船发展，现拥有机动船 77 艘，3449 吨位，2055 千瓦；各乡镇个体联户机动船 132 艘，6239 吨位，5671 千瓦。内河运输通达韩、榕、练三江，海运可抵福建、广州、香港、湛江、海南等地。1993 年专业运输年货运量 46 万吨，货运周转量 1760 万吨公里。

公路运输业在 1978 年后，贯彻国营、集体、个体一齐上的方针，发展较快，已有国营性质运输业 133 户、集体 518 户、合资 65 户、个体 4678 户。运输工具从简陋的人力车更新为机动拖拉机到大幅度发展现代汽车，全县仅大小营运客车有 348 辆，6448 座位；营运载货机动车 7477 辆，10531 吨位。货运直通福建、上海、广州、深圳、珠海、江西、联贯全国各地，有长途客运班线 5 条，每天开出 12 班及跨县市短途客班次；营运小客车及出租小汽车，日夜来往于汕头、潮州、饶平、澄海之间。1993 年，客运量 591 万人，旅客周转量 15440 万人公里；货运量 615 万吨，比 1978 年增长 16.5 倍，货运周转量 7687 万吨公里，增长 15.5 倍。

自县境内外砂镇的汕头民航机场开辟后，民航运输业突飞猛进。1993 年前 8 个月，已有航线 28 条，国内通航沿海各主要城市及内陆的北京、武

汉、昆明、重庆、桂林、西安、长沙、郑州等市；国际航线有香港、曼谷、新加坡、吉隆坡、吉晋等地，共发送旅客 39.5 万人，货邮 8746 吨。

溯古观今，澄海交通事业成绩斐然，澄海人民将伴随历史前进，锐意改革，开拓进取，创出新业绩，谱写光辉灿烂的交通事业新篇章。

大事记

北宋年间（1086—1100）

盐官李前鉴于北溪历年冬涸，为使盐业畅销内地，率百姓开凿山尾溪（今称南溪）运河。

嘉靖二十二年间（1543）

由乡人兵部尚书翁万达倡议，开凿鮑济河，便利船只通行。

康熙十年（1671）

十月，重申海禁，禁止闽、粤艚船飘洋过海。

康熙二十三年（1684）

二月，撤销海禁，准商民人等出洋贸易，樟林之洋船业始兴。

嘉庆十四年（1809）

六月初三日，朱渥集船七十余艘，突入沙汕头港禁劫商船。同日，又有海盗烧劫樟林港商船，烧毁十艘，劫去数艘。

嘉庆十九年（1814）

八月十日台风，海潮高涨，港内船翻沉没。

咸丰十一年（1861）

沙汕头被确定为对外通商口岸，并正式改称汕头埠。

同治元年（1862）

英国汽船首次驶进汕头埠港口。

同治二年（1863）

九月十七日，风雨大作，波横水立，沿海吹翻船百余艘，死亡千余人。

同治三年（1864）

外国人在汕头埠创办柴二师文船舶修理厂，修理停泊在汕头内的外国汽船和水帆船。

同治五年（1866）

英国查甸汽船公司、德国忌士汽船公司在汕头港开设航线。

同治十二年（1873）

潮州府总兵方耀拨款开浚蓬洞运河，命名蓬洞沟，计长八百余丈，三年告成。

光绪七年（1881）

六月七日台风，海潮暴涨，汕头埠潮水深二、三尺、船户伤损甚多。

光绪十四年（1888）

我国招商局始在汕头港建浮水码头。

光绪二十九年（1903）

十二月，梅县华侨张煜南得到政府批准，铺设汕头至潮安铁路。翌年八月十九日开工兴建，光绪三十二年（1906）九月竣工，十一月通车。全长 39 公里，是我国第一条由私人投资的商办铁路。

光绪三十年（1904）

十二月，庵埠葫芦市乡民因要求改变铁路线走向与日本工程公司人员发生冲突，打死 3 名日本人。当地官员以惩办凶手和给日本人赔款 2.6 万元结案。

民国 2 年 (1913)

澄海商人生隆先后购买“亚生”“同生”二艘电轮，分别穿走澄海与汕头、苏南与潮安间，这是澄海水运业首次出现电轮航行。

民国 5 年 (1916)

由大埔人杨俊如、肖亦秋倡议，募集资本 22.5 万元，兴建汕头至樟林轻便铁路。1918 年由汕头通车至下埔站，1923 年 1 月通车至澄海城，最后达莲阳河边，全长 18.5 公里。

民国 10 年 (1921)

3 月，成立汕头市政厅，与澄海分治，汕头港割归汕头市管辖。

6 月，成立疏浚韩江筹办处，推选方养秋担任总理。10 月中旬呈广东省立案，改称韩江治河处，由省府加委并发给印章，成为官方认可和支持的民办治河机构。

民国 13 年 (1924)

韩江治河处于是年 4 月 5 日动工开挖蓬洞河，1925 年 1 月竣工，耗资 9005.5 银元。新挖河道可容二艘五肚船并航，但后仍淤塞。

民国 17 年 (1928)

9 月 10 日兴建汕樟公路，后因故停工。1931 年，陈少文发起集资 25 万银元续建。翌年 8 月，汕头至河西段通车。1934 年 6 月，全线通车。

是年，于新津河上游建造下埔桥，这是本县第一座钢筋混凝土公路桥。民国 19 年该桥西段被河水冲塌。民国 29 年修建为木桥。1960 年重建为钢筋混凝土板桥。全长 293 米，设 39 墩 37 孔，桥面宽 7 米。

民国 18 年 (1929)

开筑潮安至樟林达黄冈的安黄公路。1934 年 6 月竣工通车。

民国 22 年 (1933)

8 月，碧砂至樟林路段筑成通车。

民国 27 年 (1938)

10 月，因日军南侵，地方奉令破坏汕樟公路和汕樟轻便车铁路。

民国 36 年 (1947)

2 月 14 日，成立澄海县筑路委员会，委员 15 人，设主任 1 人（县长陈天民兼），副主任 2 人，下设总务、财务、工程 3 个股，县政府建设科长兼任工程股长。

1950 年

2 月 23 日，澄海县出动沿海运输船 10 艘，船员 50 名，配合人民解放军解放南澳。船舶损失 2 艘，损伤 1 艘，船员张番仔阵亡，有两条船及两名船员立功。

1951 年

5 月，全县出动 18 万余人，修筑县境公路 11 处，支援国防前线。

10 月，澄海城墙拆除，城基于翌年 2 月修成环城马路，全长 3021 米，路基宽 6.3—7 米，路面宽 3.5 米。

1952 年

年初，成立汕头汽车站东里分站，设河西、埔美、李厝宫、樟林 4 个售票站。

是年，澄海始有轮渡，由县建设科主管成立公共轮渡办事处，下辖外砂、莲阳、东里三处轮渡。

是年至 1954 年间，莲阳河支流南洋溪、鲤鲇溪先后被堵塞断航。

1953 年

6 月，置澄海航运管理站。下设东里、苏南、外砂 3 个调配组。开始对水上运输实行三统（统一组织、统一配载、统一运价）管理。

1954 年

4 月，澄海县航运管理站创办东里至南澳轮渡（俗称南澳流），每日一

班。翌年增设东里至海山轮渡（俗称海山轮流，1983年停办）。

7月，置澄海县人民委员会交通科。开始主管全县水陆交通工作。

是年，建成外砂军用机场。

1955年

8月15日，澄海与饶平联合成立澄饶疏河指挥所，所址设于隆都后沟乡。下设疏河队。开始负责疏通河道，并设简易标志助航。

1956年

3月1日，全县专业运输船正式组织起来，成立6个木帆船运输合作社（东里一社、东里二社、苏南、外砂、新溪、坝头）。

11月，原县道汕樟公路列为省道。

1958年

开辟盐灶路口至莲花山前矿区的盐莲公路，全长7.34公里。后增修至盐灶教堂前，全长增至9.1公里。

1959年

1月6日，外砂大桥正式动工兴建，2月6日主体工程竣工，3月24日正式通车。

2月，实行港航分管，成立汕头专署航运局东里港务所。设行政、商务、调度、航监4个组及南澳港务组。

4月，全县原6个木帆船运输合作社、4个搬动站，7个单车队按地区合并组成：澄海、苏隆、苏南3个交通运输中队，属全民所有制。6月底机构撤销。

5月23日晨5时许，隆都后沟14座位农渡载运本队社员25人，从渡口至对岸30余步深水处，因严重超载，船头下沉，继而底朝天，溺死妇女11名（其中孕妇2名）。

6月澄海并入汕头市郊成立交通工作部，与汕头市郊运输人民公社合署办公。同年11月，恢复澄海县建制，置澄海县委交通部及澄海县交通运输委员会，部与委并立，与澄海县运输人民公社合署办公。

11月11日，动工兴建莲阳大桥，翌年1月21日主体工程竣工，3月