

010231

漳浦县交通志

福建省《漳浦县交通志》编纂办公室

一九八九年八月一日

漳浦县交通志

《漳浦县交通志》编纂办公室

1989年8月1日

《漳浦县交通志》目录

《漳浦县交通志》编纂办公室名单	(1)
编写说明	(2)
凡例	(3)
概述(附交通总图)	(4)
大事记	(6)
第一章 交通线路	(10)
第一节 水路(航道)	(10)
第二节 陆路	(15)
第一目 驿路和驿站	(15)
第二目 大道(古道)	(16)
第三目 公路	(17)
一、公路的修筑	(17)
(一) 初期公路的倡修和发展	(17)
(二) 干线公路的修筑	(17)
(三) 市、县级公路	(20)
(四) 乡村路	(21)
(五) 专用公路	(22)
第三节 测设与施工	(22)
第四节 公路养护	(24)
一、养护组织	(24)
(一) 专业养护	(24)
(二) 亦工亦农养护	(25)
第二章 桥梁渡口	(34)
第一节 桥梁	(34)
一、古桥	(34)
二、公路桥	(35)
三、乡道桥	(36)
四、名桥志	(36)
第二节 桥梁测设施工	(40)
第三节 津渡	(53)
第三章 水陆港站	(54)
第一节 名港志	(54)
第二节 港口养护	(62)
第三节 汽车站	(64)

第四章 客货运输	(67)
第一节 驿传与驿运	(67)
第二节 水路运输	(68)
第三节 陆路运输	(79)
第五章 搬运装卸	(131)
第一节 体制	(131)
第二节 搬运装卸企业	(131)
第六章 交通管理	(134)
第一节 航政管理	(135)
第二节 路政管理	(138)
第三节 交通监理	(140)
第四节 运输管理	(146)
附录	(148)
1. 建国以来交通局领导人更迭	(149)
2. 人物志	(149)
3. 交通外事——援建南也门修建公路	(149)
4. 漳浦火烧埔飞机场	(150)
5. 艺文诗词, 传闻轶事	(150)
6. 宋室遁漳航线和遗址	(151)
7. 闽粤边区三年游击战争时期交通工作情况	吴运琳(154)
8. 民国时间历年汽车客货运价蝉变表	(157)
9. 编后语	(162)
10. 照片	(163)

《漳浦县交通志》编纂办公室

主 任：邱秋月（局长兼）

副主任：王福祥（副局长兼）

成 员：杨江南（原局长）

黄子厦（原副局长）

王文国（兼主编）

黄加龙（兼资料员）

陈少阳（兼资料员）

摄 影：陈达文

插 图：王文径

编写说明

《漳浦县交通志》是记载漳浦地方交通运输事业的专志。志书以水陆交通为主体，分为六章十九节，另设概述、附录和大事记，约12万字。内收交通历史及现状系列图4幅，照片16帧，统计表数十份。

志书总体设计，按交通体系现行社会分工归类，横排条目，纵叙原委。概述揽古今交通，顺理沿革，总摄全志；交通设施以性质分类，客货运输依工具排列，进化演变傍及社会因素和交通科技；各项管理，就职能分叙，反映地方交通施政治理；志人物，昭事迹，有益教化；备附录为正志补缺拾遗；大事记系全志纲要。图表“揽万里于尺寸之内，罗百世于方册之间”，消长自见，文省事明，执简驭繁。

本志系漳浦县地方交通志，鉴于县内交通运输业存在着多层次的特点，为了能全面反映漳浦交通运输业全貌，凡辖区内一应交通运输组织，均视为本志应收内容，但对上级驻县交通机构只作简介。

本志属编著体，一般资料不注明出处，原文引用才加以注明。

本志时限跨一千多年，在这段时间里，漳浦地方的行政区划和地名经历多次变更，编著均在文中夹叙。

由于编者水平低，错误之处，敬请匡正。

编者

凡 例

一、体例：《漳浦交通志》以记、述、志、传、图、表、录诸体组成。图表随文，志为本志书的主体。

二、志限：上限时间不拘，依事为限，以溯源流。下限截止于1989年6月底。

三、人物：志书贯例，生不立传，对具有重大贡献与影响者，简撰事迹入录。

四、称谓：凡地名、人名、物名概按全称，历史正称朝代纪年用汉字书写，另加公元年号于括号内；凡称“建国前”、“建国后”者，系指“中华人民共和国”成立前后，乡（镇）、村名称更换时间，以1987年为限。

五、注释：本志系编著体，一般资料均不注明出处；凡明引原文者，用文中注或页末注，以资考证。

概 述

位置：漳浦县地处福建省东南沿海，东经 $117^{\circ}35'$ ，北纬 $24^{\circ}06'$ ，东南滨临台湾海峡，南与东山县隔海相望，西及西南以雀目山为界与云霄相连，西北以摩顶山脉为界与平和、南靖两县毗邻，北及东北以南溪、陈仓岭，风柜斗岭为界与龙海县接壤。陆路距漳州52公里，距厦门136公里，距汕头166公里。水路距厦门66海里，距汕头99海里，距香港254海里。是闽粤公路干线必经之地。

沿革：在新石器时代，漳浦早有人类在此繁衍子孙。唐垂拱二年十二月九日(公元686年12月29日)建州置县，唐开元年间漳州州治曾设李澳川，即今漳浦县城。民国23年至26年(1934—1937)专署也曾设在漳浦。

面积：漳浦初建县时，方域甚广，东至海岛，西至新罗(龙岩)，南至潮阳，北至龙溪。至元朝至治元年(1321年)，划出漳浦西部，合龙溪、龙岩两县一部份设置南胜县(后迁设南靖县)。明世宗嘉靖九年(公元1530年)，割漳浦南路二、三、四、五等四个都设置诏安县。嘉靖四十四年(公元1565年)又割二十三都第九图合龙溪县的一部份设置海澄县，隆庆六年(1572年)又划二十三都的第五图属海澄。清世宗雍正十一年(1733年)划漳浦二十三都镇海卫八个图归海澄县。雍正十三年(1735年)又划铜山所城属诏安，而以南靖居仁里第一图车田15保(今石榴乡)属漳浦。嘉庆三年(公元1798年)划云霄镇城等30保合平和、诏安二县部份地方设云霄厅，民国2年建云霄县。民国5年(1916年)，划古雷四个保附东山建县。1955年，古雷半岛划归漳浦，1956年，从南靖县划中西、马苑、南浦归漳浦，1957年，划漳浦官浔区的三美、山边、董浦属海澄。现有全县总面积1981平方公里。

人口：南宋嘉定(1208至1224年)为52163口，(包括当时属漳浦县的现云霄、东山、诏安县和龙海、南靖县一部份)1949年全县人口251000人。1982年全国人口普查时，全县人口为634298人。

地形：背山面海。境内山岭连绵，溪河错综，以丘陵山地为主，地势自西北向东南倾斜。主要山脉有石屏山、雀目山、金刚山、灶山、千里亭山、严山等300多座。全县27个港湾，30多个岛屿。南溪、鹿溪、佛昙溪、浯江溪、赤湖溪、杜浔溪横贯全境，全县有215公里海岸线，可供利用的海滩甚广。

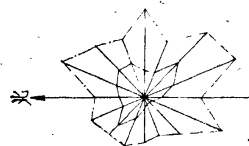
经济：漳浦县历代以农业为主，建国前仅有电厂、碾米厂、手工业作坊。建国后工业布局遍及全县各个角落，现有农械厂(弹簧钢板厂)、罐头厂、蜜果厂、麻塑厂、糖厂、油厂、碾米厂、轧钢厂、拆船厂、铸造厂、五金厂、酒厂、饲料厂、冷冻厂、铝土矿厂、雨伞厂、服装厂等。其中农用车弹簧钢板、彩色食品包装袋、镇港二级花生油分别荣获“省优产品”。还有闽燕啤酒、白糖都誉满省内外。

漳浦县建材资源特别丰富，花岗岩100亿吨，硅砂3亿吨，玄武岩20亿吨，还有铝矾土2千多万吨，闻名全国。漳浦县下坎深水港是东南亚难得的港口。近年来，中国港口协会，福建省港口协会、厦门大学海洋系和荷兰华裔、英籍的专家、学者慕名前往实地考察，参观者络绎不绝。

深度: 略最低低潮面下

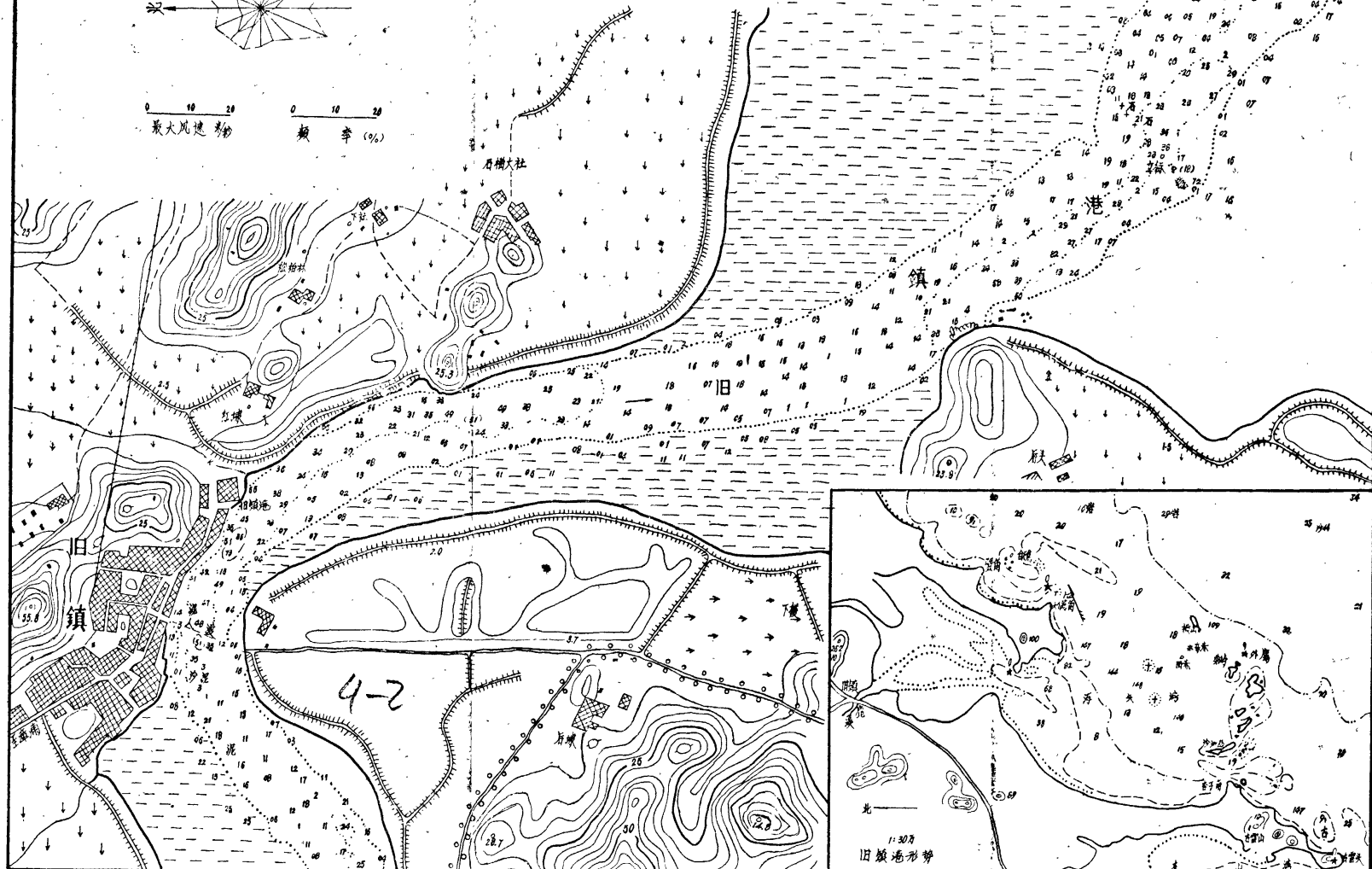
旧镇港

1:10000



0 10 20
最大风速 秒

0 10 20
频率 (%)



境内山水秀丽，风景优美，旅游胜地有赵家堡、黄道周纪念馆、海月岩等。

到1985年工农业总产值2.80亿元，其中工业产值0.85亿元，农业产值1.95亿元。近几年漳浦大念山海经，大力发展水果生产，大力开展山海资源，沿海发展水产养殖业，山区发展水果生产，曾名扬海内外，国际银行为此拨低息贷款资助。

交通：邮驿是古代官方传递文书，停宿官员的交通机构。漳浦在唐宋以后，邮驿制度渐臻完善。到了清朝形成较完备陆路交通网。自然，民间的交通线路，还会大大超出官方的交通网点范围。然而，全县道路受自然环境的限制，以致秦汉以来，历二千余年的历史，交通运输方式，一直停留在徒步、肩挑、背负的落后状态，牛马只能在少数地方才能发挥作用。不过，漳浦的桥梁、渡口在陆路交通起重要作用，且因石料丰富，自唐宋以来，所建大石梁桥，石拱桥甚多，工艺精湛，充分显示了古代劳动人民建桥的聪明才智。漳浦第一条公路是浦镇路，始于民国18年(1929年)，嗣后，公路网延伸衔接各地。我县地处沿海，海运得天独厚，只是由于封建时代厉行海禁，以至造船业落后，漳浦“偏处海隅”，风气闭塞。但明末清初也有有限度地开放海禁时期，而且民间海运业往往冲破了封建禁锢的锁链，漳浦通过海上交通，与日本及南洋各国进行贸易，互通有无，大大促进了经济的发展。同时，利用海运与全国沿海各地互为交往，有力地弥补了陆路交通的不足。

此外，漳浦县的内河航运，也是交通运输的组成部份。原来全县可通航的内河，有南溪，鹿溪，佛昙溪，浯江溪，赤湖溪，杜浔溪，横贯全境，鹿溪涨潮时，小船载运货物和乘客直达象牙一带亦甚繁忙。南溪涨潮可通30吨帆船至官浔，上游可通浅水小船至小龙溪(现在南埔乡一带)，这些河流在当时都对漳浦内陆交通负起一定的历史使命。

在人类历史的长河中，随着人们活动范围的日益广阔，漳浦县古今的水、陆交通运输的发展、演变，经历了肩背、挪抬、人力车、兽力车、自行车和水上竹筏、舟楫、风帆、机动轮船的三个发展过程。漳浦的水、陆交通的鼎盛时期，是中华人民共和国建立后，在中国共产党领导下，人民当家做主，随着社会的经济变革，特别是1978年12月中国共产党十一届三中全会以后，把工作重点转移到经济建设上来，漳浦县的交通工具，交通设施和交通运输布局，都发生了翻天覆地的变化，初步形成了四通八达的水陆交通运输网。

1989年6月底全县机动车辆3556辆，其中货运汽车447部，客运汽车63部，轮式拖拉机183部，手扶拖拉机2489部，农用车269部，三轮摩托车105部(不含中央条条管辖的汽车站、队的数字)。有旧镇港二百吨码头一座，下寨港五百吨级泊位码头一座，佛昙港七十吨简易码头一座。全县货轮8艘1169.5吨，拖轮8艘692.28总吨，驳船444.5吨(单指专业运输船舶)。尚有竹屿盐场一千吨拖驳船一艘，120吨货轮一艘。1988年底，全县公路137条、746.964公里。其中三级路107.03公里，四级路263.32公里，等外路376.614公里。全县桥梁212座、5873.94米。其中干线桥32座，1439.58米，县道桥26座，638.6米，乡道桥26座721.3米，专用线桥一座，18.6米，未列养127座3055.86米。水陆兼备，四通八达，人便于行，货畅其流。

编 年 大 事 记

公元687年

唐总章2年(公元669年),高宗命陈政率兵镇边。开发闽南。陈政死,子陈元光接任,垂拱二年(686年)奏准建置漳州,立巡逻台于四境,东巡逻台设在佛潭桥(今佛昙镇)。垂拱三年,他到佛潭桥巡视,留下不朽的诗篇《晓发佛潭桥》。

1279年

宋朝祥兴二年(公元1279年)南宋在崖山败亡,闽冲郡王赵若和与侍臣黄材及许达甫等率十六艘船夺港而出,残留四艘到漳浦县浦东(后名浦西,现属龙海县港尾乡)登陆隐居,后迁佛昙积美,并在湖西硕高山建楼隐匿。后代子孙于明万历年间“觅先王缔造故处”建赵家堡。

1891年

清末,横口村土豪私设关卡,截收出口税。受害者“许百万”诬报运粮被抢。光绪十七年(1891年)农历正月初五晌午,漳州府捕役和丁勇,镇压横口村(现官浔乡康庄村)群众,打死十多名村民。造成“初五惨案”。这是清末乱设卡、乱收费的历史悲剧。

1929年

民国初期漳浦尚无公路,国民革命军北伐入闽后,于本年建成浦镇路(漳浦至旧镇)。漳浦乡车协社从台湾购买2部美国福特牌汽车,由台籍驾驶员营运于浦镇线。与此同时,漳浦官督民办汽车公司成立,并营运此线。

1931年

下半年旧屿线(原名镇港线)、旧镇至佛昙通车。

陈雨苗带动旧镇五行与汕头商行合股购入崇胜号机动货船(俗称电船,120吨)川走于汕头、广州、厦门、宁波等地。

1932年

浦和线(漳浦至平和)从城关至象牙庄段通车。

1937年

“七·七”抗日战争爆发,漳浦与全省沿海各地一样,海上交通受阻。

1938年

厦门沦陷,漳浦县政府奉令,为阻日军进攻,征召民工,将所有公路破坏,桥梁炸毁。

同年县府强令沿海民船运石到离旧镇后港尾2.5公里处坠石填起封锁线,堵塞航道,后患无穷。

1945年

抗日战争胜利,国民党漳浦县政府奉令征召民工修复公路路基,交通部明令龙汾线由商家汽车公司自筹资金修复桥涵,恢复通车。但在八年抗战之后,继以内战,通货膨胀,物资困难,商办汽车公司无力修复公路,直到解放,漳浦县公路仍未修复通车。

1949年

9月漳浦解放,即修复公路干线,10月成立漳浦汽车站,隶属漳州汽车站。

1950年

华东支前公路修建委员会商请中南军政委员会同意，由广东省交通厅调派干部组织广东指挥分所，协助修复漳汕公路(漳州至汕头)。漳浦县府也组建筑路委员会，组织民工修筑路基。

县总工会出面组织旧镇、城关、佛昙搬运工会和单车(自行车)工会。隶属地区搬运管理处。

1951年

9月1日由龙溪专区公路管理处漳浦第一分段接养龙汾线在本县境内的路段。

1952年

12月漳浦养路工区成立。

1953年

7月16日国民党军队窜犯东山岛，交通战线职工全力以赴，各种运输工具都组织支前，旧镇搬运社协助部队搭起旧镇浮桥，轻装部队迅速通过。赢得了作战时间。

1956年

7月27日成立漳浦县交通局。

杜古线(杜浔至古雷头)和坑虎线(深土乡坑内至六鳌虎头山)由部队投资，地方民工协助建成通车。

1957年

漳浦养路工区下放县交通局管理，设工程股管养路。全县实行“三统一”(运输市场管理统一领导、统一调度、统一运输)。

1958年

3月厦门港务局打捞队到旧镇封锁线挖开中间和南侧各一个缺口。

1959年

8月23日旧镇航运司船舶在厦门遭台风袭击，沉船11艘，重创11艘，死亡18人

7月1日养路工区从县交通局收归龙溪公路分局管理。

1960年

龙汾线55Km—56Km+500m(漳浦城关段)改线，把原来利用旧城墙为路基的弯曲“环城公路”改直，拓宽为12米的宽敞公路。

1963年

11月12日成立漳浦县民间运输中心管理站。佛昙、赤湖、旧镇、杜浔、城关、南浦民间运输管理站相应成立。

1966年

佛昙、赤湖、旧镇、杜浔、城关、南浦民间运输管理站裁撤。

龙汾干线改线从漳浦城关起点经大南坂、盘陀，越过盘陀岭、古楼接云霄。全长41.3公里。较之从城关经旧镇、杜浔、沙西至古雷海线(此线改称龙汾副线)缩短21公里。

1968年

福建省车辆管理所漳浦管理站设在漳浦公路段内办公，属公路段职能机构。

1969年

漳浦汽车队成立。隶属县府办公室。

1970年

8月初成立福建省汽车第二团货车四队(后改称货车四队)现名漳浦车队,隶属漳州汽车分公司。

1972年

旧镇航运公司在漳州造船厂购入第一艘水泥机动货轮(一百吨)投入运营,这是建国后漳浦第一艘机动船。

3月旧镇桥闸建成通车。

1976年

恢复杜浔、旧镇、佛昙、城关交通管理站。

3月公路桥兼有排灌作用的鹿溪桥闸建成通车。

漳浦公路段获省、市工业学大庆先进单位。

1980年

增设山边交管站。

省人民政府授于漳浦公路段、漳浦搬运公司、古雷航运公司“大庆式企业”称号。

1982年

1月16日漳浦县公共交通公司成立。

漳浦车输管理站从公路段分出,自行挂牌对外办公。

增设长桥交管站。

1983年

县府发布《关于加强路政管理保障公路安全畅通的通告》。

元月,下寨港五百吨级二泊位码头建成,正式投入使用。

小龙溪的南浦、马苑大桥修复通车。

县府发布《漳浦县公路交通管理若干规定》。

由县府牵头,组织交通、公安、工商、税务等部门整治公路,扫除路障,拆除违章建筑物。

1984年

1月14日下午1:20时,漳浦车队13—20846号客车,在杜浔附近由于旅客携带鞭炮爆炸,烧伤32人,死1人。

9月佛昙运输服务公司由船运为主转为以客车运输为主。

1985年

元月,旧镇一个二百吨级泊位件杂货码头竣工交付使用。

同年元月,横跨鹿溪的后港桥建成通车。

县府发布《漳浦县港口航道管理通告》。

1986年

6月1日佛昙运输服务公司机动船在南澳翻船,从此结束该公司水运业。

增设官浔、鹿溪交管站。

漳州汽车分公司漳浦车队的解放牌货车报废后，取消货运，转入客运，并管东山、云霄县车队。

6月，又一横跨鹿溪的溪南桥建成通车。

1月，漳浦汽车培训班开学，学员120人，分两班。

1987年

省长胡平于1986年6月到漳浦现场办公，批准拨30万元为旧镇港疏浚费。

历时九个月疏浚旧镇港封锁线、6号灯标附近碍航处及港池，于1987年6月30日完工。

3月5日漳浦交通监理机构移交公安机关。

从1985年始至1987年，漳浦公路段年年评为全区(市)先进单位，其中1976年、1980年评为省级先进单位。

7月，以工代账的扶贫公路，赤岭至杨美及湖西至赤岭公路通车。

第一章 交通线路

第一节 水路（航道）

漳浦濒临台湾海峡，江、河、湖、海水相连，水路交通具天然之利。全县六大河系，即南溪、鹿溪、浯江、佛昙溪、赤湖溪、杜浔溪。除南溪流入龙海县九龙江下游入海外，其余五条河流均在本县境内入海。在历史长河中，内河航运与人类繁衍生息，物资交往息息相关，起过不可磨灭的贡献。建国后，在大规模农田水利建设中，鹿溪的城关地段裁弯取直，并分别于1976年3月在得仙桥（涂桥头）处建成鹿溪桥闸和1972年3月在旧镇港上游半公里处建成旧镇桥闸及1966年龙海县在南陂建桥闸，从此中断了鹿溪、南溪的内河航运。浯江、佛昙溪、赤湖溪、杜浔溪由于地理变迁、河床淤浅和陆路交通工具迅速发展，使内河运输量逐年减少，直至中断。

漳浦县旧镇港、下寮港、佛昙港等都是“襟海带江”的潮汐河口。

宋朝祥兴二年（公元1279年）赵若与侍臣黄材，许达甫在广东省崖山失陷，宋亡后，率十六艘船夺港而出，到漳浦县浦西（现龙海县范围）登陆隐居，嗣后迁入佛昙，隐居湖西。

明朝漳浦海上交通远至日本、东南亚各国，民国时期的机帆船，机动货轮的兴起，海上交通更加兴旺发达。建国后海运事业突飞猛进，海港设施、海上交通工具日臻完善，水路运输量占全县运输量极其重要的位置。

第一目·内河航运

漳浦六大河系均从西北部流向东南。六鳌、古雷两个半岛水量最少，井尾半岛无溪流。迳流量丰水年（10%）22.11亿立方米，平水年（50%）13.88亿立方米，枯水年（90%）8.05亿立方米。

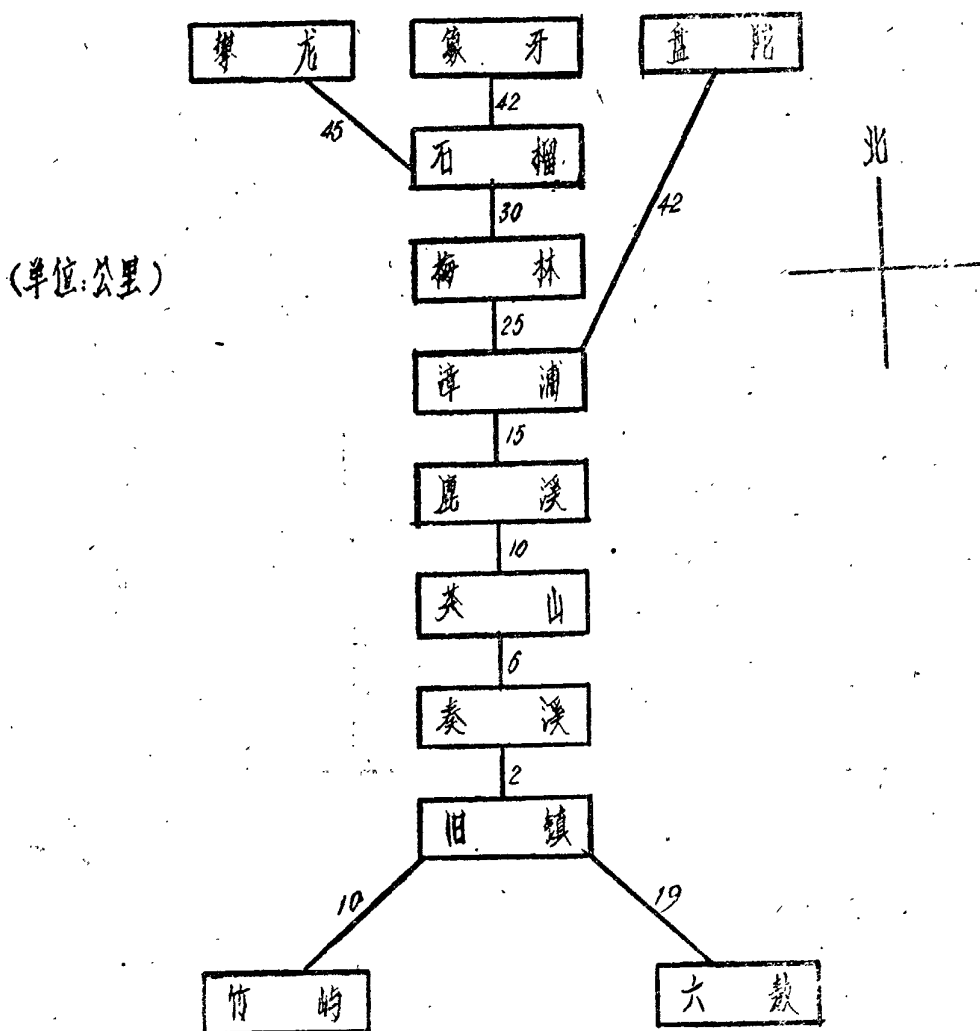
鹿溪发源于平和县候门村，河长57公里，流域面积700平方公里，出王寮流入本县，从旧镇入海。在本县河流长度40公里，流域面积631.4平方公里，平均坡降9.1%，迳流量丰水年（10%）9.12亿立方米，平水年（50%）5.96亿立方米，枯水年（90%）3.62亿立方米。据康熙版《漳浦县志》载：“山既九九峰，水亦九九曲”。明李若瑛诗云“宿雨初添溪水新，东风煖透录波匀”。为十景之一。明朝天顺以来，地拥沙合，该河流日浅。但在历史上曾是漳浦县土产品输出的主动脉，尤其鹿溪中游是粮食生产主要区域，民国时期商家在鹿溪村建碾米厂，县城区一带粮食及土产多集中鹿溪村上、下水，转运旧镇港出口汕头、香港、广州及厦门、上海、宁波、天津。鹿溪受旧镇潮汐河口的影响，涨潮水至县城关南门。1972年旧镇桥闸建成后，内河航运中断，仅起灌溉作用。交通、水电、水产等利用价值不大。

有史以来鹿溪跨河桥有10座，自下游至上游为：旧镇桥闸，1972年建成。旧镇玉厝木台木架叠梁桥，1954年建成，已圯坍。后港大桥，1985年建成。鹿溪桥，宋庆元四年（1198年）建。已圯坍。溪南桥闸于康熙四十八年（1703年）重造，已圯坍。溪南大桥，1986年建成。鹿

溪桥闸，在古“得仙桥”(土桥)附近，1975年3月建成。东港尾桥。1972年建。内角漫水桥、观音亭桥两座(一座公路桥、一座古代石板梁桥)。

通航情况，清末民初，鹿溪河床尚深，二桅木帆船从旧镇直驶土桥，城关南门为装卸码头，舢舨(约载3千市斤)可上溯到盘陀割埔及象牙庄一带。大潮时海水涨至梅林附近的官径。城郊有“鹿溪水涨”之景。民国34年(公元1945年)，从旧镇海口至象牙通航42公里。建国后内河航运仍很盛行，发挥很大作用，1972年建旧镇桥闸后，内河航运全部中断。

鹿溪历史通航示意图



南溪属九龙江支流，发源于平和县欧寮村，主河流长55公里，流域面积509.9平方公里，平均坡降4%，迳流量丰水年(10%)6.41亿立方米。平水年(50%)4.34亿立方米，枯水年(90%)2.78亿立方米。南溪在漳浦境内为马口溪，东过于横口，至龙海县浮宫入海。南溪中游的马口，宋设甘棠铺，明设甘棠驿，清建马口城，是历代闽粤干线必经之地，水陆路交

又要冲，清初驻兵重点，康熙四年建马口城。

南溪内河航运在漳浦仅次于鹿溪，属第二大河流，南浦(旧称小龙溪)、长桥、官浔的上产自明清以来大量从南溪输出。民国时期仍然靠南溪船舶运出到厦门、泉州，并运回工业品等。南溪两岸盛产大米，主要加工地点设在官浔、大埔，民国时期汽船(电船)可抵大埔、白米出口运量就更大。1966年南陂桥闸建成，内河航运中断。

南溪跨河桥梁有 9 座，南陂桥闸(1966 年建成)、西山大桥(1966 年建成)、横口大桥(1970 年建成)、马口大桥(1931 年建成)、马苑大桥(1932 年建成)、龙溪大桥(1932 年建成)。

通航情况：民国时期小龙溪(现南浦乡一带)通行载 60 担的小船，靠二名船工撑竹竿行驶。大埔一带汽船(电船)可载一百包至八百包大米出口，并有机动和木帆船出入。

河寮—官浔—厦门航线

(九龙江内河航运里程表1957年9月1日)

河寮											
里 程	1	方坑		人家							
	8.5	7.5	官园	5.5	长桥						
	11	10	2.5	马口	7.5						
	18.5	17.5	10	7.5	官浔						
	20.5	19.5	12	9.5	2	下炉					
	26	25	17.5	15	7.5	5.5	倒港				
	29.5	28.5	21	18.5	11	9	3.5	大埔			
	33.5	32.5	25	22.5	15	13	7.5	4	白水营		
	38.5	37.5	30	27.5	20	18	12.5	9	5	浮宫	
	68.5	67.5	60	57.5	50	48	42.5	39	35	30	厦门