

厦门文史丛书

中国人民政治协商会议
福建省厦门市委员会 编

厦门航运百年

洪卜仁 主编



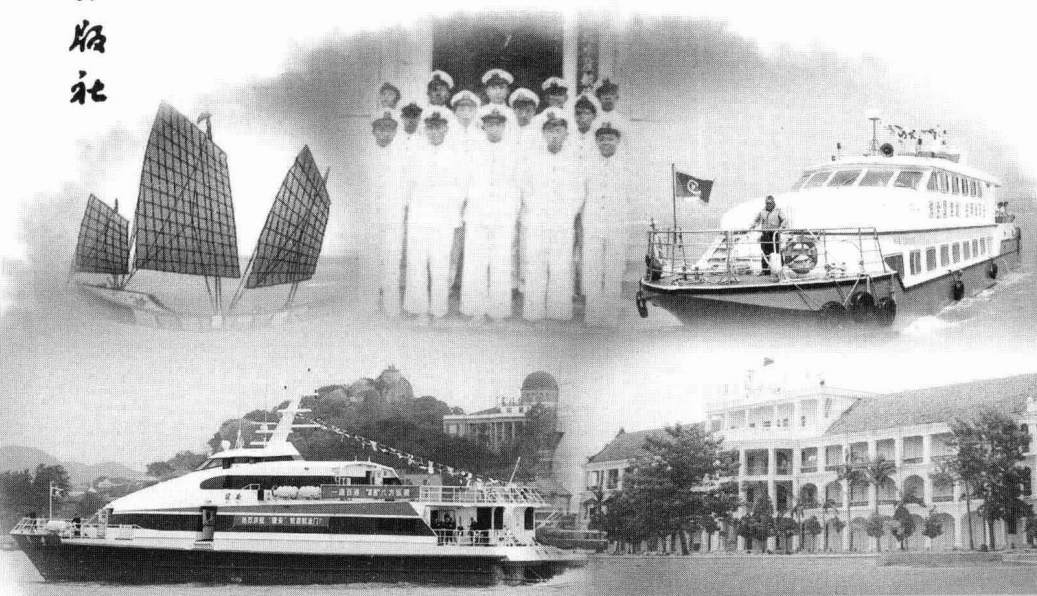
厦门大学出版社
XIAMEN UNIVERSITY PRESS

中国人民政治协商会议
福建省厦门市委员会 编

洪卜仁 主编

厦门航运百年

厦门大学出版社



【前言】

台湾海峡西岸、祖国东南沿海，有一颗璀璨的明珠——厦门港。这是我国东南沿海首屈一指的天然良港，水深港阔，大型船舶不受潮水限制，可以随时进出港。这个良港，曾经帆樯云集，满载而归和整装待发的商船把海港装点得壮丽无比；这个良港，是我国改革开放的前沿阵地，中外巨轮犹如穿梭般的进出港口。经历民国后期的萧条、新中国初期的禁锢，厦门港终于迎来改革开放的春天。在厦门港内，停泊着万吨到数十万吨的摩天巨轮，沉稳的装卸桥把一个个集装箱轻轻抓起来、稳稳放下去，顷刻之间，货场上小山般的货物进入巨轮的舱室。繁忙而有序的港口作业把现代化建设的战鼓擂得山响。现代厦门港的迅速崛起，不但得益于国家创建经济特区的英明决策，而且是厦门市政府以港立市、以港兴市战略取得的巨大成就。

厦门港是值得世人骄傲的，不单是来往的船舶、港口的设备。这里有一支英雄的海员队伍，他们敢于在一望无际的茫茫大海中起航扬帆，敢于在异国他乡的海港自由穿梭，敢于在敌机的轰炸和敌舰的追击中一往无前掌稳舵机；这里还有一群为航海教育燃烧自己、照亮别人，让人们肃然起敬的师资队伍，他们打造着海洋的未来。

值得人们回味的事情确实很多。厦门港从清朝初年开埠算起，已经400余年。走过四个世纪的沧桑岁月。厦门港已经从一个默默无闻的小港湾成长为中外航运界驰名的国际大港，这个过程是充满艰辛而波澜壮阔的。我们编写这本《厦门航运百年》，既是对一段航运史的回顾，也是表达对书写这段历史的人们的敬意。厦门港跌宕起伏的历史应该被后人永远铭记，这是我们殷切的期望；如果《厦门航运百年》能够实现这个愿望，我们的辛劳就没有白费。

《厦门航运百年》第一篇写了厦门的港口。从昔日的几座简陋的小码头到今日的现代化大港，厦门港不但是港域大了、岸线长了、建筑新了、生产机械化了，更重要的是还有一套功能齐全、适应现代要求的管理、服务机构。现代化的海港已经不能满足港内有吊机、拖轮，港外有灯塔、航标，对进出港口的船舶造册登记这些基本要求。而一流的设施，一流的管理，才是厦门港现代化的目标。已经跨入亿吨大港行列厦门港，必将迎来更加辉煌灿烂的明天。

第二篇写了厦门的航运，主要是海上运输。厦门港的地理位置非常优越，航线四通八达，往北可达上海、天津，东北可达朝鲜、日本，往东跨越台湾海峡可达澎湖、台湾，往南可达广州、香港和东南亚各国。通过这些航线，从厦门港起航的巨轮可以到达世界各国的重要港口，也可以张开双臂迎接来自五洲四海豪华邮轮的宾朋。这种海上交通枢纽的地位决定厦门港的航运业必然是值得大书特书的。千百年来，一直活跃在我国沿海的厦门的帆船，它们在黄海、东海、南海劈波斩浪的雄姿留给航海后人无限宝贵的精神财富；积贫积弱的清王朝曾经把中国带入半封建半殖民地的深渊，帝国主义的坚船利炮一次次敲开这个闭关自守的封建帝国的国门，西方列强的轮船曾经主宰着我国的航运业，但是，勤劳勇敢的中国人民从中得到教育和启发，以中国招商局为旗帜的中国轮船在与外国轮船艰苦卓绝的竞争中，长了中国人的志气，它们为今日我国航运大国的地位垫下了第一块砖。现在的中国，不但拥有世界上最庞大的船队，还拥有最庞大的船员大军。从航运大国到航运强国理想的实现指日可待。

第三篇写了厦门的航海教育。厦门的航海教育是国内外闻名的，因为这里有办学历史最悠久、虽然经受战争严酷摧残却从不中断办学、从初级到高级的集美航海院校，以及为满足国家航运业急速发展的需要，快速培养船员的各种培训基地；有集美航海院校培养出来的，驰名中外的大量航海家、实业家。虽然由于篇幅限制，书中介绍的航海家、实业家不多，但

他们是千千万万默默耕耘在我国航运战线的海员的杰出代表；有为了“力挽航权”，不惜倾注巨资，呕心沥血创办集美航海教育、被毛主席誉为“华侨旗帜、民族光辉”的爱国华侨陈嘉庚先生。

《厦门航运百年》虽然叙述一段历史，但算不上史书；《厦门航运百年》虽然叙述了情节生动的故事，但算不上文艺作品。希望《厦门航运百年》的读者，能与我们产生共鸣——为了厦门航运的明天。

编者

2009年12月1日

| 厦 | 门 | 航 | 运 | 百 | 年 |

目录

◎序 言 / 陈修茂

◎前 言

港口

厦门港口自然概貌 / 1

厦门港码头 / 2

码头作业方式和设备的变迁 / 16

厦门海关 / 18

港务管理 / 21

海事管理 / 24

港口助航标志 / 27

海上救助 / 32

船舶引航(水) / 35

港口的检验检疫 / 39

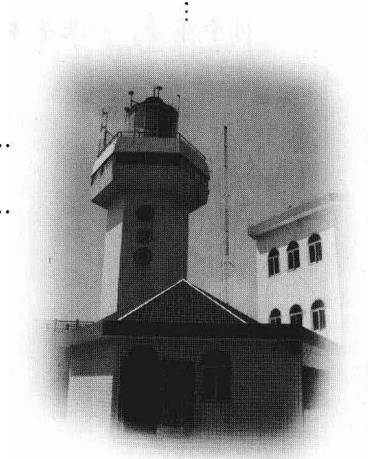
航运

明末清初厦门港的航运业 / 43

清朝中后期的厦门航运业 / 58

民国时期的厦门航运业 / 74

1958年前的厦门海运 / 93



1958至1978年的厦门海运 / 99

改革开放以来的厦门海运 / 103

内海（河）航运的发展与转型 / 146

厦门主要的航运企业 / 154

航海教育

陈嘉庚创办航海教育 / 162

新中国厦门航海教育 / 182

航海职业教育、成人教育及培训教育 / 207

桃李芬芳，硕果累累 / 213

参考文献 / 237

后记 / 240





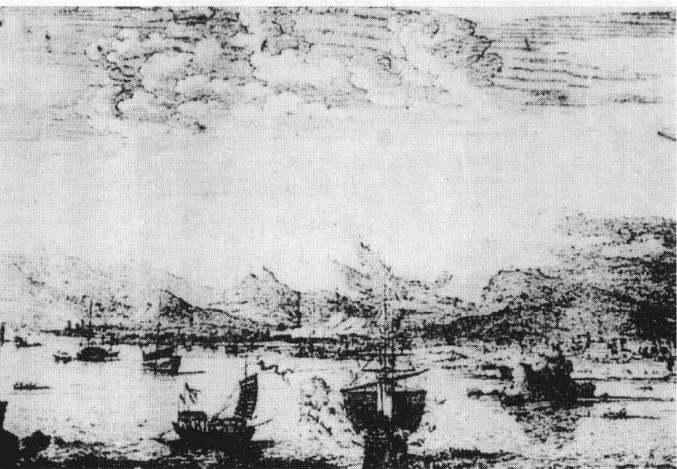
港口

提到航海，我们就自然而然地想到港口，港口是联结生产与消费、沿海与内地、国内与国外的纽带，港口是船的家，也是陆地与海洋交换的大门。因此写厦门的航运首先就要写厦门的港口。

厦门港口自然概貌

厦门港是福建的重要港口，地处上海与广州之间，福建省东南的金门湾内，九龙江入海口。它面向东海，濒临台湾海峡，与台湾、澎湖列岛隔水相望，为我国东南海疆之要津，八闽之门户。历史上就是我国东南沿海对外贸易的重要口岸。

厦门港自然条件优越。港湾由大小金门等岛屿形成一道天然屏障，港内水域宽阔、水深浪小、不冻少淤。岸线总长192.4公里，期中深水岸线长40多公里；水陆范围500多平方公里。进港航道全长约42公



1729年外国人绘制的厦门港图

里，水深达到-14米，10万吨级船舶全天候进出港。

厦门港分内港和外港，内港位于厦门岛西侧，外港在厦门岛西南侧。外港湾水域狭长，港区四周山峦屏障岸线曲折，本港口门朝向东南，北起厦门岛的白石炮台，经大担、二担、青屿至龙海港尾乡的塔角。

厦门港湾外有大、小金门、大担、二担、青屿、浯屿诸岛屿环绕，形成天然屏障；港内又有鼓浪屿、鸡屿、火烧屿等岛屿屹立，具有位置隐蔽港阔湾深的特点，水域平静。厦门港湾的西侧的福建省第二大河流——九龙江汇入。厦门港属于构造成因的港湾，但兼有河口湾性质。

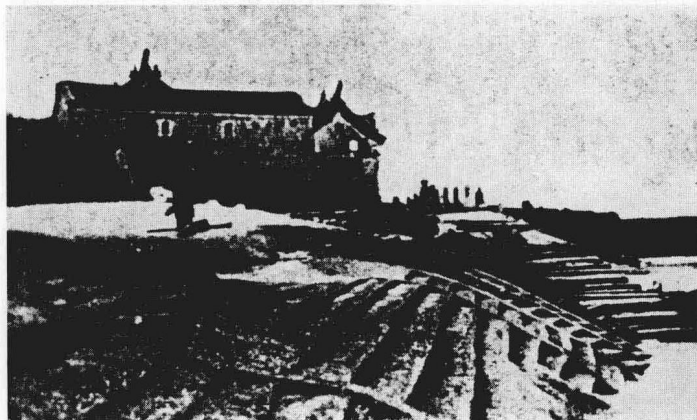
厦门港主要由八大港区组成，包括厦门市的东渡、海沧、嵩屿、刘五店、客运五个港区与漳州的后石、石码、招银三个港区。



厦门港图

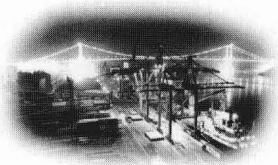
厦门港码头

厦门港是一个古老的港口，北宋设“嘉禾里”，嘉祐三年（1058年），宋朝廷在岛上设防驻兵，厦门港的军事地位开始受到重视。五通、



五通古渡头遗址

东渡和土地公祖（今开元路）已经建有码头，五通古码头遗址至今犹存。元代设“嘉禾千户所”，为海防军事机构。明洪武二十七年（1394年），建厦门城，明末成为盛



极一时的商港——漳州月港的重要门户。1506—1521年间逐渐取代月港的地位。

在清代初期，厦门港就形成了神前澳、塔头澳、涵前澳、高崎澳、鼓浪屿澳等五大澳。其主要是停泊商船、渔船、渡船，在澳内停泊的船只，都要凭官按例给换帆照，出入挂验。表1—1为五大澳的自然情况。

表1—1 五大澳泊船区

澳名	自然情况
神前澳	在厦门岛西南海滨，北至筴筴港与高崎澳交界，南至鼓浪屿剑石尾与塔头澳交界。大小商船和渔船停泊于此。
塔头澳	在厦门极南海滨，北至剑石尾与神前澳交界，南至白石头与涵前澳交界，商船小渔船停泊于此。
涵前澳	即五通澳，在厦门东北海滨，南至白石头与塔头澳交界，西至下柄村与高崎澳交界，渡船小船停泊于此。
高崎澳	在厦门北海滨，北至下柄社与涵前澳交界，南至筴筴港与神前澳交界，渡船小船停泊于此。
鼓浪屿澳	在鼓浪屿周围海滨，与神前澳对望，商船小船停泊于此。

曾厝垵澳、内厝澳、青浦澳、浯屿澳、大担澳是当时厦门自然形成的避风之处，称之为五小澳。表1—2为五小澳的自然情况。

表1—2 五小澳避风区

澳名	自然情况
曾厝垵澳	在厦门南海滨，与南太武山隔海相望，沙地宽平，湾澳稍稳，可避北风。
内厝澳	在鼓浪屿西，与厦门岛相望，湾澳甚稳，可避颶风。
青浦澳	在青浦目屿，与厦门岛隔海，居于西面澳湾颇急，可泊避风。
浯屿澳	在浯屿西，前对岛美村，湾澳平稳，可泊避风。
大担澳	在大担屿西，天后宫前，可暂寄泊。

那时郑成功父子庞大的海上贸易队伍从事中国、南洋、日本之间的三角贸易，据《明清史料》记载，1650年郑成功利用厦门发展海上贸易，以解决庞大军队的给养问题。从那时起，厦门港就面向南洋通向世界，成为东南沿海的重要贸易港。虽然那时民族战争给中国社会经济带来了严重的破坏，而厦门却因为郑成功的锐意经营，出现了与国内其他地区不同的繁盛景象。使厦门从一个半渔半耕的小岛成为“近城烟雨千家市，绕岸风樯

百货居”的封建城市，“市肆繁华，乡村绣错，不减通都大邑之风”。而地方经济的发达又刺激了港口码头的建设。

自明末至鸦片战争前的近200年间，旧市区港区码头大多数是明清两代的旧渡口，在市区通向海边的各条道路的海边一端修建了19处简易的渡口码头，其中13处在现在的旧市区一带，组成了一个码头区域。

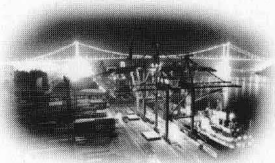
厦门市区码头在明、清两代为旧渡口，因渡口是道路延伸靠海的终端，故被厦门人称为“路头”。当时厦门旧市区的主要“路头”见表1—3。

表1—3 古厦门的“路头”（古码头）

路头名	说 明
得胜渡	亦名提督路头，因平台得胜故名。
岛美渡	海关所在地，为横洋、高浦等船靠泊的码头
典宝渡	亦名典宝路头
磁街渡	嵩屿、玉州小渡船泊此
打铁渡	同安、南安等船泊此
新渡	石码、海澄、乌屿、石美等船泊此
水仙宫渡	祈风祷海的活动中心，泊船甚多，大多来自漳州、漳浦、石码等地
寮仔后渡	岛美、浯屿等船泊此
太史巷渡	漳浦、漳州等船泊此
港仔口渡	
竹树脚渡	旧有小路头，后叶姓以海中小屿填筑广阔，往来渡船移泊，亦名新填地
洪本部渡	因郑军户官洪旭居此而得名
小史巷渡	
打石字渡	
蟹仔屿渡	小渡船往同安、南安一带
龙泉宫渡	哨船官船由此出入
东 渡	抵嵩屿往漳州之道，为饷馆所在地
高崎渡	往同安大道，过浞尾（集美）水程三十里，同安、南安一带船舶靠泊于此
五通渡	泉州一带的船舶经刘五店到五通渡入市

资料来自《厦门港志》

以上渡头“路头”各有分工，形成一个有机的整体，给出入沿河、沿



海的老百姓，以及船舶停靠和货物装卸提供了条件。

道光初年，港口更盛于往昔，厦门的商船船型在当时中国沿海商船中为最大。随着船舶的大型化，船舶在港口进出和装卸货物的条件要求就更高，原来的原始渡口已不能适应新形势发展的需要，于是港口中心位置逐渐转移。一是由内向外，由浅滩向深水港转移，即宋元明时期靠大陆一侧的五通、高崎、东渡等渡口和筴筴港内浅滩渡头，向思明古海湾深水港转移；二是由港外岛屿向厦门本岛转移，即明代海上走私的浯屿岛、大担岛和圭屿岛向厦门岛的西南深水区转移；三是由于港口地位的合法化，向当时的行政中心的厦门城一带转移，所有的进出口商船都聚集在海后滩至玉沙坡一带和鼓浪屿各路头、渡口。

1842年清政府与英国签订了《南京条约》，将广州、厦门、上海、福州、宁波辟为通商口岸，通商口岸，从字面上讲，是指国家或地区间为贸易往来而设立的港口。但在近代中国，通商口岸是具有特定内涵的。一般地说，通商口岸就是条约口岸，这是因为，近代中国的通商口岸大都是被迫签订的不平等条约有关条款的规定开辟的，厦门港亦是如此。厦门港被迫开放后，成为东南沿海的重要通商口岸。从某种意义上讲，这是厦门港历史上的一次重要转折。

由于航运的发展，华侨进出频繁，厦门港的客运业得到迅速发展，也加强了厦门与东南亚各国、台湾和我国东南沿海港口的海上交通。

资料记载，1875年从厦门港进出的旅客达38063人，次年就激增到44929人。大量华侨进出，大大刺激厦门港的客运业务。各国航运公司都开辟和控制部分航线。本欣轮船公司和蓝烟囱轮船公司控制厦门——印尼、新加坡航线；怡和洋行的轮船则独揽厦门——台湾航线。

1876年，进入厦门港的船只增至708艘364 801吨，出港708艘363 779吨。许多属于葛连轮船公司和长涩尔轮船公司的大型轮船也抵达本港，载茶叶运往纽约和伦敦。

1880年英商太古公司在岛美路头北侧建造太古趸船码头，码头前沿设有栈房式趸船1艘，靠泊能力500吨。后方陆域建有太古栈房6间，总仓容1066.3万吨。成为当时较为先进的综合性码头。当年有183艘船只进出厦门港，其中轮船90艘、帆船93艘。90艘轮船进港547船次，载重量407 897吨；出港547船次，载重量40 789吨。93艘帆船进港180船次，载重量56 486吨；出港176船次，载重量54 676吨。厦门海关税务司吴得禄在这一年度的“贸易报告”中写道：“厦门作为航运中心的有利条件非常明显的。

她是一个极好的港口，船只易于进入，并有着灯塔设施、极好的航道，同时船只停靠也极方便。她是南部沿海地区唯一与其余的世界保持联系的港口。她是一些轮船航线的中途站或者是它们的终点站，因而处于一种中枢的位置上。”

1881年进出厦门港的轮船、帆船总数为1 640艘，1 047 747吨，吨位数首次突破100万吨。是年，蓝烟窗轮船公司有21艘轮船载重30 996吨进出厦门港。

随着外国航运势力的人侵，航线的不断开辟，进出厦门港的船舶不断增加，表1—4列出了1864—1891年进出厦门港的具体数量。

表1—4 厦门港船舶进出港统计表（1864—1891）

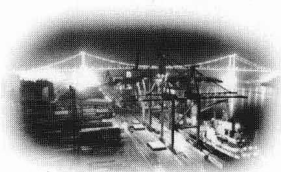
年份	总艘数	总吨位	年份	总艘数	总吨位
1864	1316	409829	1875	1260	648657
1865	1582	546302	1876	1416	728580
1866	1264	453821	1877	1347	723254
1867	1083	433460	1878	1504	819453
1868	846	310781	1879	1555	896096
1869	1120	414392	1880	1450	926951
1870	1118	448741	1881	1640	1047743
1871	—	—	1882—1890	—	—
1872	1240	495439	1891	1867	1659212
1873	1204	505310			
1874	1082	525459			

资料来源：历年海关报告

20世纪初的1905年，“在旺季，厦门港梯航云屯……一次就可以看到14或15艘从他处口岸入港的轮船”。1907年，进出厦门港船只的总吨位数突200万吨。

1906—1911年按内港行轮章程行走的小轮船共有62 346艘次、1 695 600吨。这些船只分属中国、美国、英国、日本和西班牙等国。对厦门港的航运，起了辅助作用。

1919年—1935年，厦门市经过筹建、集资和收购民房地产、开山填



海、拓建新区，天滩筑堤，历时16年，共新建改建码头28座。使厦门港成为近代的港口。表1—5为当时部分新建改建码头的情况。

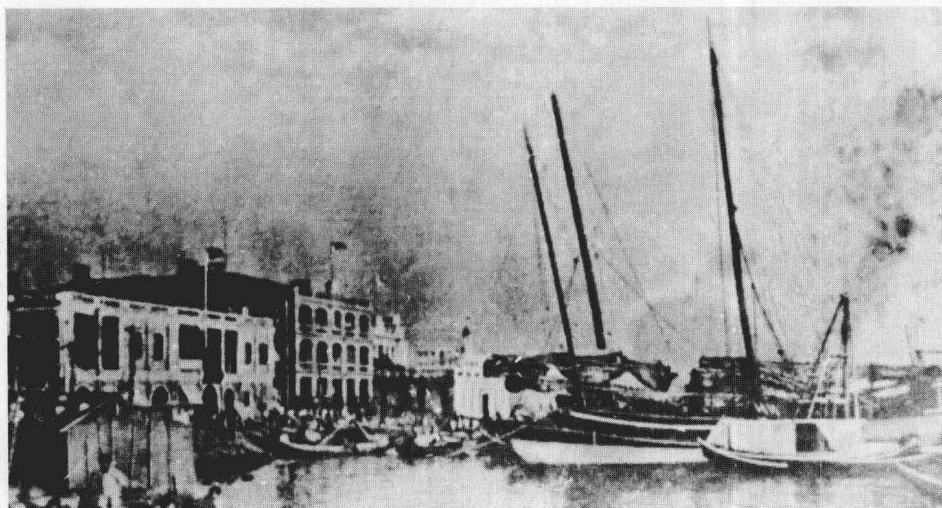
表1—5 1919—1935年新建改建的码头

码 头	说 明
第一码头	俗称担水路头，1928年建，1959年8月强台风来袭时被毁，后多次改建，现实际上有客货两用码头两座。靠泊能力10—50吨
第二码头	俗称龙船礁，现为旅游码头，靠泊能力0—15吨
第三码头	建于1930年，现为军用船舶靠泊的专用码头，靠泊能力10—100吨
第四码头	由原典宝路头填海延伸，靠泊能力4—15吨
第五码头	由原洪本部路头填海延伸后建成，靠泊能力10—70吨
第六码头	由原打铁路头延伸，靠泊能力5—50吨
第七码头	由原提督路头延伸，现称客运码头，两个泊位，靠泊能力均为50吨，是内河客运码头。
第八码头	由原磁街路头填海延伸，靠泊能力10—50吨
第九码头	由原史巷路头延伸，因码头处于邮政局前，故又称邮政码头。靠泊能力100—200吨
海关码头	由原新路头填海延伸，靠泊能力200—500吨，1975年因新建厦鼓轮渡码头而废除。
中山路头	由原岛美路头填海延伸，停泊小艇用。
水仙宫码头	由原水仙宫码头延伸，靠泊能力200—500吨
妈祖宫码头	由原妈祖宫码头填海延伸，靠泊能力100—200吨
鱼仔（鱼行头）码头	经填海延伸后叫渔灰码头。后由于该码头处于太古（和平）码头和海军专用码头之间，船舶进出不便而停用
虎头山码头	原称虎头山路头，靠泊能力50吨，是煤炭装卸专用码头
打石字码头	由原打石字路采填海延伸，现已停用
寿山码头	在原寿山路口，抗日战争期间毁坏
沙坡尾码头	1931年建，作为小货船靠泊货用
浮屿码头	1931年建，1969年筴海堤开工后填没
斗西码头	1931年建，1969年废弃
美仁码头	1969年废弃
后江埭码头	1928年建，1938年废弃
厦门鼓浪屿轮渡码头	厦门到鼓浪屿轮渡于1937年7月建成通航
和平码头	位于厦门市西南角鹭江道堤岸一带，原系英商太古洋行于1867年在海后滩原岛美路修建的太古浮桥和趸船。
黄家渡码头	1928年一名越南黄姓华侨建，现作为货运码头，可泊500吨级船。
和记码头	“和记”是1845年英国商人来厦门开设的一家洋行行名，1922年建造，曾是贩运华工出国的专用码头。可泊25吨级船。

码 头	说 明
义和码头	系1852年英商德记洋行在华经记华工出口之专用码头。被辱称为“猪仔码头”，后废弃。
高崎码头	位于厦门港内港北部东端的集美海堤西侧。古代就是来往内陆的重要渡口和海防汛地。1949年10月15日，中国人民解放军就是由集美镇乘小船从高崎渡口进入厦门岛，解放厦门的。



1905 厦门港一角



1890—1920 年间的厦门“海关口”，码头上停靠许多船舶。



1—8号码头于1928年5月竣工，1931年又竣工3座，其余在1932年完工。新建码头为石砌或混凝土结构，分为斜坡或梯式两类，都需乘潮作业，其中最大靠泊能力为水仙码头500吨级，其余均为100—200吨级之间，最小的仅为10—20吨。

抗战胜利后，国内外航线逐渐恢复，国民政府一度禁止外国轮船在中国沿海航行。1946年5月，国民政府宣布包括厦门在内的18个港口对外开放，厦门港再度繁荣，1946年8月6日《江声报》以“厦市繁荣可期，巨轮鱼贯而来”为题刊登一则新闻：“昨日（5日）厦鼓海面泊有海阳、邓坚、安徽、吕宋、中联、延凯、玛丹等七巨轮。”

解放战争时期，厦门作为国民党退离大陆的最后阵地之一，港口设备再次遭到惨重的破坏，航运业几乎全部外迁，许多船舶被迫强征赴台，有的则逃往其他港口。航运贸易一落千丈，1949年厦门港的吞吐量仅2.7万吨。

中国共产党十一届三中全会后，随着改革开放政策的深入和厦门经济特区建设的迅速发展，厦门港的码头建设掀起高潮，涌现了八个港区。

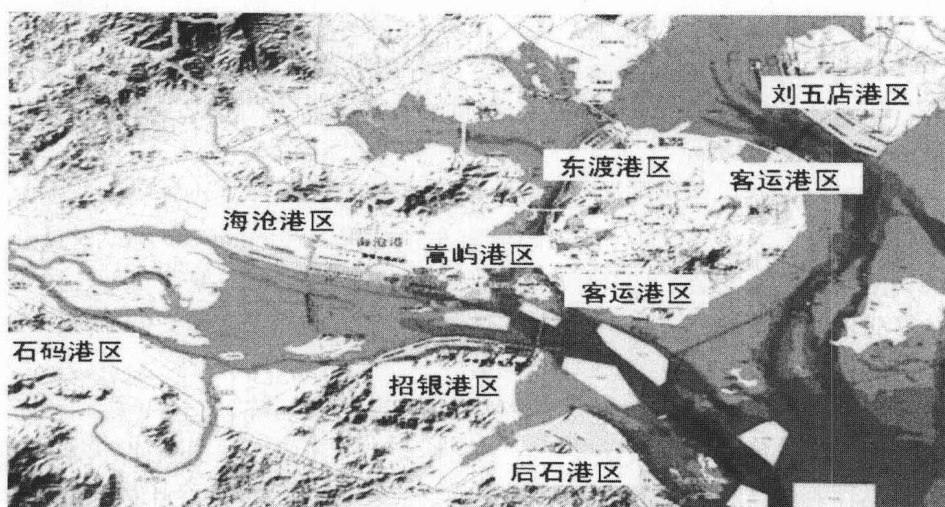
1984年，东渡新港一期工程2个5万吨级和2个万吨级泊位正式投产。1988年，东渡港二期工程4个万吨泊位动工兴建。厦门港的建设已有相当规模。到1997年，全港共拥有大中小泊位81个，年货物吞吐量达1753万吨，跻身于中国沿海十大港口行列。

2005年12月31日，根据福建省政府第44次常务会议决定，厦门湾内厦门市的东渡、海沧、嵩屿、刘五店、客运等五个港区与漳州市的后石、石码、招银三个港区合并组成新的厦门港。八大港区介绍如下：

东渡港区 位于厦门岛西北部，是建设最早、最完备的港区，也是目前厦门港最主要的商贸港区，以集装箱和通用件杂货为主。现有生产性泊位30个，其中深水泊位19个，码头长度5829米，设计综合通过能力2929万吨，其



东渡港区



厦门港八大港区分布



海沧港夜色