

温州市志·交通电邮卷

水运志

温州地方志办公室

一九九四年十月

目 录

概述	(1)
第一章 海运	(4)
第一节 运输工具	(4)
第二节 远洋运输	(6)
第三节 沿海运输	(13)
第四节 运输行业	(24)
第二章 河运 渡运	(31)
第一节 内河航道	(31)
第二节 运输工具	(35)
第三节 内河(港)运输	(38)
第四节 渡运	(44)
第五节 运输行业	(50)
第三章 港航管理	(53)
第一节 安全管理	(53)
第二节 运输管理	(57)
第三节 规费征收	(65)

概 述

水上运输是温州古近代交通的主要形式。早在夏商时代，温州的原始居民——瓯越人居住在沿江小山坪上，以渔猎为主，与中原有水上交通往来。战国时期，东瓯（今温州）就是我国9个重要港口之一。三国时期，航海业和造船业已很发达，在今平阳仙口一带建有“横屿船屯”，是当时江南三大造船基地之一。东晋明帝太守元年（公元323年），置永嘉郡，郡治设在瓯江南岸。温州古城濒江临海，依山傍水，城内前街后河，一派江南水乡风貌。唐武宗会昌二年（公元842年），商人李处人首辟温州至日本倭加岛航线。五代十国时期（公元907~960年），温州“航海收入，岁贡百万”。北宋时，造船额名列全国前茅，温州“城脚千家具船楫”，“一片繁华水上头”。南宋高宗绍兴元年（1131年）或稍前，温州设立了市舶务，管理海外贸易，这是温州海运发展史上的重要里程碑。绍兴二年（1132年）和淳熙十四年（1187年），先后开通乐馆塘河和温瑞塘河，使内河与港口沟通。宁宗庆元元年（1195年），因福建泉州港兴起及军事上等原因，温州港海运曾一度衰落。元世祖至元十四年（1277年），温州设立市舶司，成为国际通商口岸。明洪武四年（1371年），为防止沿海居民出海与方国珍所部及倭寇勾通，实行“海禁”。至万历末年（1619年），倭患平灭，海上交通逐渐恢复。清顺治十三年（1656年），又一次宣布“禁海令”，严禁商民船舶出海，以隔绝沿海人民与郑成功的联系。顺治十六年（1659年），清政府下达“迁界令”，强迫滨海居民内迁。规定村民“寸板毋入海，粒米毋越疆”。直至康熙二十三年（1684年），清政府才诏开海禁。次年在宁波设立浙海关，温州为下设15口之一，并在宁村、状元桥、黄华、蒲岐设4个旁口，温州海上贸易开始复苏。清光绪二年（1876年）9月，英国强迫清政府签订了丧权辱国的《中英烟台条约》，温州被迫辟为通商口岸。次年4月，温州海关成立，温州港正式对外开埠。当月10日，英籍康克斯特轮驶抵温州港，这是

开埠后进入温州的第一艘轮船。二十世纪初，接连开辟了温州至香港、台湾、福州、上海、海门及宁波等沿海客货运航线，同时又开辟了温州城区至瑞安、乐清、永嘉等内河客货运航班。温州近代航运业逐步兴起。

进入本世纪20年代，由于近代工商业的兴起，温州航运事业又有进一步的发展。民国19年(1930年)经过海关进口货值比民国6年(1919年)增加2·7倍，年平均递增12·6%，港口吞吐量达到抗战前最高水平。内河客货运输行业及航线迅速增加。此后，由于国内外经济形势和日本侵略中国等方面的原因，温州港进出口贸易迅速下降。虽然在抗日战争初期，温州因僻处浙南，曾出现一年另四个月的畸形繁荣局面，外轮进出频繁，成为东南沿海的重要中转港。但从民国28年(1939年)4月开始，日军加紧封锁温州，太平洋战争爆发后，温州沿海轮船运输遂停，仅有沿海木帆船从内河扩大到沿海，进行走私活动。抗日战争胜利后，温州港出现了短暂的复苏，客货航线比战前有所增加，温州籍的沿海轮船发展甚快，一批以经营沿海和内河客货运的船务行应运而生。但是，由于国民政府发动内战，导致温州与国外及香港的直接贸易受滞，民国37年(1948年)温州港吞吐量仅只有20万吨左右。

1949年5月，温州解放初期，国民党军队仍盘踞在东南沿海许多岛屿，对温州港实行封锁禁运，海运处于重重围困之中。广大海员和搬运工人，在中国共产党领导下，一方面开展废除封建班霸头制度的斗争，一方面在人民解放军部队武装保护下，驾木帆船结队常川航行于沪椒、温沪、沪榕航线，采取种种措施进行反封锁斗争，努力完成沿海运输任务。为配合解放洞头及沿海岛屿，五、六百艘木帆船与公、私营机动船，积极参加支前运输。1952年1月，洞头岛解放后，江夏、坎门、楚门等航班恢复。1955年初，一江山岛、披山、大陈、北麂、南麂等岛屿相继解放，温州沿海航线恢复。1956年初全市轮船业实行了全行业公私合营，沿海木帆船及其他非机动船实现了合作化，数以千计的木帆船仍然是沿海运输的

主要工具，对当时的海运事业作出了很大贡献。1958年6月，上海海运局无偿调拨了13艘货轮给温州，为发展温州的航运事业奠定了基础。从1958年下半年开始“大跃进”运动，各行各业大炼钢铁，使温州港进出口的物资迅猛增加，三年间，温州港货物吞吐量每年平均增长27·6%，全市内河客货运输量也成倍增长。但是，由于运量超越了实际运力的可能，严重损坏了运输和装卸机具，挫伤了工人的生产积极性。1961年，各行各业贯彻“调整、充实、巩固、提高”的方针，交通运输的重点逐步转移到支援农业上来，温州港吞吐量开始稳定、持续发展。1966年5月开始的无产阶级文化大革命运动，使温州的海运遭到严重挫折，停顿20年之久的温州港外贸运输恢复，就受“文革”武斗影响，除1971年、1973年有20来艘外轮进港外，1974年至1979年5年间，仅有8艘外轮进出。大部份工厂企业停工停产，进出口货物锐减。然而由于大批农民进城、工人外出做工、学生大串连等，沿海、内河客运量一直保持上升势头。

党的十一届三中全会后，在改革开放方针指引下，加快了温州城乡物资交流，1980年后沿海各县的个体联户也购船投入水上客货运输，形成了百舸争流的新局面。沿海、内河航线和货物运输量迅速增加。1984年4月国务院批准温州为全国14个进一步对外开放的港口城市之一，从1986年起，全市主要航运企业提出“立足本地、走向全国、发展南洋、开拓北洋”的口号，从封闭式经营转为开放式经营，陆续增加了“雁荡山”、“楠溪江”、“武林”等大吨位货轮，先后开通了香港客货班轮及开办香港中特的国际集装箱运输。随着大型公路桥梁的建成通车，温州渡口也逐年减少。由于公路运输的迅猛发展，1986年内河客货运输量相应下降。1989年1月，龙湾两个万吨级码头建成，标志着温州港口建设迈上新的台阶。与此同时市区杨府山一、二期工程完工，各县(市)主要海港进一步开发和发展的，已经形成以温州港为中心的中、小型港口群体。从1979年至1989年的十年来温州港吞吐量平均每年递增4·95%。1990年全市完成旅客周转量3·64亿人公里、货物周转量27·05亿吨公里，分别为1986年的74·53%和178·85%。

第一章 海 运

第一节 运输工具

一、木质船

春秋时期(公元前770—476年)，瓯越人已使用扁舟、轻舟、楼船等木质船。明代温州建有遮洋船，清代仿制夹板船，近代和现代，温州沿海木质船舶种类甚多，尤以木帆船最为广泛使用。

遮洋船 发明于明洪武元年(1368年)。因漕运需要，明政府下令温州和明州(今宁波)建造百余艘遮洋船。遮洋船头长、梢长、底宽均为1·1丈，底长0·6丈、底梢宽0·75丈，可装米400至500石。明永乐年间，建造技术提高，抗风能力加强，开始航行海外。

夹板船 清光绪十一年(1885年)，在国外购建一艘夹板船，向瓯海关办理登记手续。光绪二十九年(1903年)1月22日，第一艘仿制的79吨“源享”号夹板船在温州建造成功。桅杆用大建杉制成方梁，外用帮桅配竖，曲手、弯绕等构件用樟木制作。民国3年(1914年)，温州有10余艘夹板船，主要航行于新加坡、马来西亚、日本等国。民国12年(1923年)发展到27艘、47151总吨。后因轮船、汽船、机帆船发展，投入近海运输，民国20年(1931年)本市仅剩1艘“黄万兴”号夹板船。

木帆船 分大型与小型2种。有桅，可系白布帆篷。30年代也曾出现竹蔑编帆。小型木帆船仅置中桅，航行时顺风扯帆，无风摇橹。温州的小型木帆船有“浪头飞”、“荷花大”等，前后驾浆，3人操作，帆浆并用，轻便灵巧，随浪起伏，一般在海边航行。大型木帆船置双桅或三桅，中桅杆系帆，艄置橹。温州

在清代已有“水船”、“赶船”、“双蓬”等大型木帆船。近代有“吊儿”、“马龙”、“水白底”、“丁松头”、“小梅龙”、“乌沙”、“雷网”等等。民国8年(1919年),温州港进出口木帆船有2736艘,其中往来台湾的有68艘,往来香港的有5艘。民国14年(1925年)往来台湾的达213艘。民国16年(1927年)后木帆船逐年减少,民国20年(1931年)往来台湾的仅53艘,往来香港的仅4艘。新中国成立后,木帆船仍然是温州沿海主要运输工具。1957年温州地区交通部门共有木帆船3109艘、17494吨,其中沿海木帆船505艘、8677吨。1967年下降为1258艘、11097吨。1978年,沿海木帆船仅有90艘、2897吨,1983年后,均改装为以机器为动力的机帆船。1985年后内河木帆船逐年减少,至1988年仅剩2艘。

二、钢质轮船

民国11年(1922年),航商戴九畴(戴春田)购置了金长利汽船(134吨)参加温州沪线航行,这是温州航商最早购置的一艘沿海机动船。民国22年(1933年)温州100吨以上的沿海轮汽船达38艘、7433吨,其中钢质货轮有“金胜泰”、“福州”、“华升开”、“新瑞安”4艘。外省籍的钢质沿海货轮有5艘,即福建的“泉州”轮、“鳌江”轮、“涵江”轮、“福海”轮;江西的“南昌”轮。抗日战争初期,温州港一度国轮、外轮云集。抗日战争胜利后,1946年温州籍汽轮船逐渐增多。

温州解放后,6月,温州军管会扣留了敌产“东南轮”(1612总吨)。1958年6月15日,上海海运局将“和平13号”、“和平26号”、“和平34号”、“和平47号”及“大昌”、“中利”、“天福”等13艘钢质货轮共6300吨位调给温州,为发展温州海运事业奠定了基础。1981年末,全市共有沿海各类钢质船49艘、1220客位、6490吨位、6268千瓦。1987年后,本市先后增加了“雁荡山”、“楠溪江”、“武林”等大吨位客货轮。至1990年末,全市共有沿海钢质货轮214艘,128210.13总吨、69260千瓦;沿海钢质客轮18艘,4428客位,3378千瓦。

表 1—1 1990 年末温州籍主要海运钢质轮情况

船名	归属单位	客货轮	总吨 (吨)	载重 吨 (吨)	主机 功率 (千瓦)	长 (米)	宽 (米)	满载 吃水 (米)	原籍	投产 年份
雁荡山	瓯江船务公司	客、货	2208	3050	1472	88.5	12.8	6.08	丹麦	1987
			31客位							
楠溪江	瓯江船务公司	货	3006	4500	2076	95.5	14.3	7.17	西德	1989
武林	温州海运公司	货	10399	18000		155.1	22.8	9.22	日本	1989
鳌江	温州海运公司	货	1944	3650	1943	97.9	14.2	5.80	中国	1980
越富 (瓯江)	温州海运公司	货	2606		1914	101.1	13.8		中国	1980
衢江	温州海运公司	货	3258	5065	2208	103.3	15.4	6.22	西德	1982
浙东	温州海运公司	货	3986	5206	2208	105.3	16.0	6.50	中国	1980

第二节 远洋运输

一、货运

航线 唐高宗显庆四年(公元659年)温州就开辟了本航线。南宋高宗绍兴年间(1131年前后),除日本外,还与高丽(今朝鲜)、东南亚各国发展海上贸易往来。元至元十四年(1277年)后,温州成为“番人荟萃”的通商口岸。元贞二年(1296年)元政府派遣友好使团从温州乘船到真腊(今柬埔寨)。洪武八年(1375年)八月,一艘暹罗(今泰国)朝贡船舶遇风飘至温州。清康熙二十四年(1685年)后温州货船常往来日本、东南亚各国进行贸易活动。清光绪二年(1876年)温州开埠后,

除香港航线外，光绪十一年(1885年)有3艘夹板船从檳城(今属马来西亚)驶抵温州。清光绪三十四年(1908年)有英籍轮船自印度尼西亚运煤油到达温州港。民国12年至20年(1923~1931年)间，还有朝鲜、越南、美国、英国、法国、意大利、葡萄牙、苏联、荷兰、挪威、泰国、西贡、仰光等国轮船来温贸易。

新中国成立后，海外外贸运输一直停顿。从1964年8月27日才有日轮“东宫丸”驶抵温州港。此后除日轮外，其余国家和地区均没有轮船来温。直至1979年后，温州远洋外贸运输稳定、持续发展，改变原来单一航线(日本航线)、单一货种(化肥)、单一流向(有进无出)的远洋运输状况，当年除有26艘次外轮进出温州港外，还有15艘次本国远洋轮进出温州港。1984年国务院批准温州为全国14个进一步对外开放港口城市之一后，当年进出温州港的外贸外轮与国轮合计达60艘次。1987年后，外轮逐年减少，国轮逐年增加。1986年8月17日，温州航运分公司28名海员，将“诺支斯”轮(即雁荡山轮)从丹麦斯文堡，经大西洋、地中海、苏伊士运河、印度洋、马六甲海峡、太平洋、东海接回温州，全程1·2万海里，历时75天。1988年10月3日，巴拿马籍“春莺轮”，载4万吨美国红杉直达温州港，同月5日苏籍尼古拉、卡拉莫琴轮运载1·26万吨古巴散装原糖直达温州港。至1990年底，温州港已与日本、朝鲜、巴基斯坦、科威特、印尼、马来西亚、泰国、新加坡、波兰、保加利亚、美国、古巴、香港等国家与地区有外贸往来。11年间进出口远洋船舶合计1233艘次，为1964年以来14年总和的7·5倍，其中外轮290艘次、国轮943艘次。

表1—2 1979年~1990年进出温州港外贸运输船舶艘次

年份	外轮	国轮	合计	年份	外轮	国轮	合计	年份	外轮	国轮	合计
1979	28	15	43	1983	20	46	66	1987	15	116	131
1980	33	17	50	1984	36	44	80	1988	14	138	152
1981	43	41	84	1985	23	52	75	1989	19	173	192
1982	30	41	71	1986	19	68	87	1990	10	192	202

温州远洋运输主要是近海的日本与香港。

温州至日本航线始辟于隋高宗显庆四年(公元659年)。日本遣唐大使坂合部石布所乘船舶遭逆风,漂流到尔加委岛,仅东汉萨利麻等5人盗取岛上船舶,勉强驶抵温州港。唐武宗会昌二年(842年)中国商人李处人用楠木建造海船一艘,八月廿四日从日本肥前国值嘉岛(今五岛列岛与平户岛)出发,利用正东季节风,廿九日驶抵温州,改变了过去沿中国沿海海岸航行的惯例,开辟了日本值嘉岛直达温州的新航线。南宋,温州对外贸易最主要的对象国是日本,绍兴十五年(1145年)十一月,日本商人19人来温贸易,遇风飘入平阳仙口。元代温州被称为“番舶夷琛之所填委”的海右名郡,元惠宗至元五年(1339年)一艘日本商船来温。日本名僧无文元选、元通搭船来我国访问。明、清沿海民间贸易“海禁”期间,日本航线停顿。至康熙二十七年(1688年)才有一艘温州商船驶抵日本长崎,此后温州至日本的贸易活动正常开展。清光绪三十三年(1907年)起,温州对外贸易仍以日本为最主要对象国,二十年代,每年有数十艘次日轮到温。至民国25年(1936年)“九·一八”事变后,温州至日本航线中断。新中国建立后,直至1963年8月11日,国务院决定温州港对日本籍船舶开放。1964年8月27日,日轮“东宫丸”装载化肥从日本的牧山港驶抵温州。恢复了停顿27年的温州至日本航线。中日建交前的1971年至1973年,每年有20多艘日轮到温州港。1984年10月26日温州市与

日本的石卷市缔结友好城市后，来往于温州至日本诸港的本国远洋运输船舶逐渐增多。

温州至香港航线始辟于清光绪十一年(1885年)，由新加坡的英籍洋式帆船特克里(Tekli, 390净吨)始航温州经香港至新加坡航线。次年1月2日该船从温州开往香港时，在温州港内搁浅沉没，温州至香港航线中断。清光绪十九年(1893年)四月，英国麦克浦洋行(Malcampo)派“北京轮”(后改名“光芒轮”)，行驶温州至香港航线，中途停靠福州、厦门两地。光绪二十二年(1896年)“北京轮”停航后，由少数轮汽船和木帆船及英籍帆船继续来往温州至香港。民国26年(1937年)抗日战争初期，温州至香港船舶往来空前活跃，其中还有英国的“海阳”(1431吨)、“海澄”(1021吨)等客货轮。民国28年(1939年)4月后逐渐衰落，至民国30年(1941年)4月完全中断。新中国建立后，直至1980年3月，才由中国远洋运输总公司浙江省远洋运输公司开辟温州至香港航线。4月17日省远洋公司的“甌江”轮，从温州直达香港，此后，该航线正常往来。1987年2月26日，省远洋运输公司5000吨级的“衢江”轮，配载15个国际集装箱，由温州至香港，首辟国际集装箱运输业务。12月26日，温州甌江船务有限公司“雁荡山”号客货轮投入温州至香港客货运。

货物吞吐量 唐代，中日民间商船从温州运往日本的货物以经卷、佛像、佛画、书籍、药品、香料为主，从日本带回的货物有砂金、水银、锡、绵、绢等。五代十国时期(公元907~960年)，温州是吴越的重要港口之一，瓷器、茶叶、蜀纸是主要出口物资。北宋时，龙泉青瓷产量明显增加，成为温州港主要出口商品。南宋从日本输入的货物除硫磺外，还有黄金、砂金、水银各种工艺品等，日本商船从温州等地偷偷地运去大批中国铜钱。从温州出口日本、高丽、东南亚的还有龙泉青瓷、漆器、丝织品、书籍、文具等。宋、元时期，龙泉青瓷是中国海上“陶瓷之路”的一项重要物资，从温州港出口后，广销日本，朝鲜、东南亚、印

度、中非、东非，后又遍及欧洲，辗转流入全世界各地。清康熙二十三年（1684年）开禁，温州出口日本的货物有白丝、茶叶、瓷器、药材、纸、笔、墨等，进口金、银、铜等货物。后日本铜产量减少，以海产品抵偿。鸦片战争后，清咸丰八年（1858年）清政府准予鸦片纳税进口，次年至同治元年（1862年）许多外国商船在状元桥一带走私，运进白糖等物，运出明矾、茶叶等。

清光绪二年（1876年）温州开埠后，出口的货物有茶叶、木材、木炭、柑桔、烟叶等。其中茶叶在温州开埠后的40年中，一直是温州港最主要的出口货物。清宣统三年（1911年）后，以前从福建省出口的平阳矾山明矾，改道温州港出口。开埠后，进口货物有棉布、棉纱、毛织品、金属、煤油、糖类、颜料、染料、卷烟、西药、火柴、肥皂、葵扇及鸦片。原来，鸦片进口价值仅次于棉布，居第二位。每年一般有数十担至100多担。清光绪十四年（1888年）进口233·5担，价值达10·92海关两。清宣统三年（1911年）日轮来往频繁，载烟叶至台湾。民国元年（1912年），温州当地政府禁止鸦片进口。煤油最早只从美国进口，后增加俄国及英国煤油。民国2年（1913年）达到200·75万加仑（912·61万升）。民国7年（1918年）只进口67万加仑（304·56万升）。次年第一次世界大战结束，进口数量提高到110·78万加仑（503·60万升）。原来棉布在进口货物中价值列居第一位，温州开埠后棉布进口为7·12万匹，退居第二位；到民国7年（1918年）为11·92万匹，次年“五四”运动爆发，抵制日货，使棉布进口量锐降为0·79万匹。

民国9年至19年（1920年至1930年），温州港的出口货物除原有的茶叶、柑桔、明矾等外，还增加了鲜蛋、草席、桐油、滑石、雕刻器、烟叶、木炭等，出口数量逐渐减少。民国19年（1930年）温州旧式纸伞出口达到255·39万把，木炭大批直接运销日本。这一时期，温州进口货物有棉布、白糖、煤油、大米等。民国17年（1928年）糖类进口高达110·76万担，煤油达246·54万加仑。民国19年（1930年）硫酸亚化肥进口达4·23万担。新增的货物还有橡胶制品等。民国27年（1938

年)茶叶直接出口外贸吞吐量6·34万担,桐油直接出口外贸吞吐量7·24万担。同时出口的还有猪鬃、矿产品等。抗战时期进口的外贸货物有白糖、棉布等,民国26年(1939年)温州港进口值达276·48万元,次年为247·72万元。民国30年(1941年)4月后,温州港进出口物资急剧下降,当年末进口货物价值仅43·58万元。此后直至解放前夕,外贸运输锐减,时有少数金属、煤油、石腊、金属制品、机器、润滑油与漂白粉等化学产品。

新中国成立后,温州港停止对外贸易。1964年恢复对日轮开放后,当年进口化肥仅4000吨。此后又借“文化大革命”期间,至1978年的15年间,外贸运输时断时续,仅有进口,没有出口,其中1965、1969、1975三年没有外轮进口,其余12年外贸货物吞吐量总和为35·97万吨,最高的1971年和1973年也只有6·65万吨和7·27万吨。

1979年,温州港出口叶腊石、明矾、纸伞等共1252吨。1980年4月17日,“瓯江”轮直达香港,当年出口鲜冻水产品128吨,1983年增至2246吨。1984年洞头水产冷库码头辟为国轮出口水产品起运点。当年温州港还增加了伊利石出口。1985年温州水产加工厂状元码头允许外轮停泊装运出口水产品,1988年水产鲜冻品增至4800吨。1990年温州港出口外贸货物除水产鲜冻品、伊利石外,还有瓷砖、地砖、五金制品、烟花、矿建材料、花岗岩、日用工艺品、工艺美术品、罐头食品等,从1979年至1990年的12年,出口外贸货物吞吐量共计32·32万吨。

温州外贸进口货物吞吐量从1979年以来也逐年上升,进口的货物有化肥,水泥、木材、原糖等。进口外贸货物吞吐量最高的为1987年,达23·34万吨,其中水泥14·73万吨。1988年后,由于国产水泥产量增加,质量提高,价格低于进口水泥,进口运量下降,1990年仅2·73万吨,为1988年的31·78%,12年间进口外贸货物吞吐量达196·79万吨,为前15年总和的5·47倍。

国际集装箱 温州港自1985年开办国际集装箱运输业务。2月浙江省远洋

公司的“甌江”轮，由温州港首次装载20英尺集装箱驶往香港。此后，温州至各国的货物集装箱均由香港中转。至1990年止共完成集装箱运输2377标箱。

表1-3 1987~1990年温州至香港集装箱吞吐量

单位：标箱

年 份	进 口			出 口		
	重 箱	空 箱	小 计	重 箱	空 箱	小 计
1987	—	133	133	133	—	133
1988	42	142	184	126	46	172
1989	112	169	281	171	71	242
1990	36	614	650	579	3	582

二、客运

1987年12月26日，由浙江省远洋公司、香港招商局和温州航运分公司等中外企业合资创办的甌江船务有限公司的“雁荡山”轮首航香港。当年出口人数24人。1988年进口68人，出口461人，1989年进口人数增至181人，出口人数为421人，1990年进口363人，为1988年的5.3倍，出口412人。

第三节 沿海运输

一、货运

航线 战国时期(公元前475~221年),东瓯(今温州)的沿海交通有了一定的发展。唐代,温州和福州、明州(今宁波)等地都有海上交通贸易往来。五代时,和北方登州、莱州等滨海城市建立直接的贸易关系。南宋温州与明州、泉州等沿海贸易运输往来十分密切。元代,温州曾开展大规模海上粮运,温州等地粮船先驶至江苏太仓刘家港集中,后直接北上或由其他船舶转运至界河口的直沽(今属天津市)。延祐元年(1314年)开始,温州等地的粮运也有改驶庆元(今宁波)卸粮。明末倭寇平息,温州的粮食等货物不断运往福州销售,苏州等地船舶也来温进行贸易活动。康熙二十三年(1684年),浙海关温州口建立后,温州和上海、宁波、福州等地的海上交通运输频繁。温州开埠后,国营轮船招商局于光绪四年(1878年)4月派“永宁”轮来温。温州沿海货运航线不断扩大,南至福州、厦门、泉州、汕头、广州及台湾基隆和淡水;北向宁波、上海、青岛、烟台、天津及长江中下游的南通和镇江。清光绪三十一年(1905年),瑞安大新轮船公司“湖广”客货轮从瑞安首航宁波,半年后停航。

清光绪三十一年(1905年)后,温州沿海运输日趋兴旺。当时航行温沪线的客货轮,除国营轮船招商局的“海晏”轮外,还有私营轮船公司所属的“益利”、“台州”、“大华”、“鸿兴”等轮船。民国13年(1924年),平阳私营“光济”轮首辟鳌江至上海货运航线。民国19年(1930年),温州港沿海运输衰落。抗日战争初期,有许多外籍船舶行驶温州港,往来上海、宁波、福州、厦门、汕头等地,其中以上海为主。当时来温的外籍船舶有英国怡和轮船公司所属的“平和”(1848净吨)、“利生”(972净吨)、太古轮船公司所属的“广州”(1220净吨)、“成都”(1338净吨)、葡萄牙航海公司所属的“美达”(469净吨)、“美发”(326净吨)、

意大利拉哈义公司所属的“宝利”（633净吨）、德国鲁麟洋行所属的“飞康”（471净吨）等达数十艘，使温州港成为我国东南沿海一个重要的中转港。民国30年（1941年）12月太平洋战争爆发后，许多木帆船参与沿海运输，偷运至沈家门。民国33年（1944年）9月温州第三次沦陷后，走私活动停顿。抗战胜利后，温州沿海轮船运输逐渐恢复。除抗战前原有航线外，还恢复日本归还我国的台湾省各港航线。民国35年（1946年）8月2日，温州爆发了“南昌”轮事件，掀起维护中国航权自主的群众性斗争。民国37年（1948年）后沿海运输逐渐衰落。

1950年5月至10月，省航务局“159号”机帆船和“德心”等9艘闽籍轮船先后装货到温。1951年11月，温州、台州军分区后勤部所属兴华轮船运输公司，武装保护“三利”等6艘汽船自温州装木板等前往上海。次年1月，在上海利民运输公司的组织下，沪温、沪椒、沪榕各线开始实行武装护航。1955年2月，浙江沿海大陈、披山、北麂、南麂等岛屿全部解放，温州至上海、宁波等地航线畅通。1956年7月温州港第一个“雪茄”型大木排捆扎成功抵达上海。次年4月又捆扎成功第一个雪茄型大竹排抵达上海，此是茅竹运输的一大改革。1958年1月，地方国营温州轮船公司成立。“大跃进”期间，温州沿海出口货物迅速增加，从1961年起通过整顿、调整，把重点转移到农业上来。1961年3月，浙海110轮由省轻工局组织船队从山东乳山装盐到温州。1963年2月增加了温州至宁波货班航线，下半年又开辟了温州至海门的定期货班航线。1965年10月又开辟了温州至鳌江、上海的定期货班航线，进一步满足支农物资运输。11月，福建省航运部门专门抽调船舶，开辟了温州至福鼎、赛岐、福州等3条货班航线，每隔3至5天各有货班轮行驶。“文化大革命”期间，温州港有40%的货物、鳌江港有70%的物资要靠上海海运局派船支援运输，1968年一至三季度仅完成省调煤炭12·9万吨，为计划的63%，还有37%积压在大连、连云港、上海港。温州地区工业用煤仅供应3·9万吨，为计划的28%。严重影响了全市人民生活和工农业生产。

1978年后，随着温州经济的发展，沿海货运迅速恢复。1980年后除海运企业投入沿海运输外，还有乐清、苍南等地的个体联户也购船投入沿海运输。1981年浙海101轮从武汉装煤直达温州，开辟了长江航线，长驱6个省、市。1983年9月，浙海101轮从上海装杂货470吨到蛇口，开辟了南方航线。1986年后，温州航运分公司、浙江远洋分公司温州办事处、瓯江船务有限公司等发展一批大吨位的沿海货轮，不断发展新航线。1988年，从温州港始发的沿海货班航线有11条，温州航运分公司外地航线有41条。至1990年从温州港始发的沿海货运航线达31条，各县(市)沿海货运航线29条。另外，温州海运公司(即原温州航运分公司)经营的外地航线达91条。

货物运输量 唐朝和五代，温州沿海出口货物主要有瓷器、锡纸等。宋代除龙泉青瓷外，还有漆器、茶叶、柑桔、丝织品、酒、木材、海产品等。进口货物有南货、药材等。北宋大中祥符元年(1008年)京都开封，增建玉清昭应宫，取材于温州。元、明时期温州沿海除大量粮食出口外，木材仍是大宗出口货物。清康熙年间“海禁”解除后，温州沿海出口的主要货物有木材、柑桔、茶叶、纸伞、药材、海产品等，从国内各地进口的主要货物有红糖、干果、木耳、金针菜、药材等。

温州开埠后，进口的货物主要有棉花、土布、麻类、大豆、金针菜、木耳、干果(红枣、黑枣、桂圆干、荔枝干)、红糖、海产品、药材、石膏以及机制的火柴、棉纱、棉布、面粉等。民国元年(1912年)夏季，温州遭受两次强台风袭击，瓯江沿岸及附近地区遭遇数百年罕见特大洪水。当年进口粮食达13·23万担，面粉1·8万担，次年又分别进口14·51万担和1·48万担。民国3年(1914年)国产棉纱进口达1·66万担，是开埠以来24年内最多的一年。民国8年(1919年)经海关和常关进口的国产火柴共7·67万罗。本国制棉布进口最高的是民国7年(1918年)，达1·97万匹。出口的大宗土货有茶叶、木材、木炭、柑桔、烟叶、屏纸、猪油、