



海洋知识丛书



世界港口游记

第一集



叶进 主编

海洋出版社

世界港口游记

第 一 集

叶 进主编

海 洋 出 版 社

一九七九年·北京

世界港口游记

第一集

叶进主编

*

海洋出版社出版

北京东长安街31号

国防科委印刷厂印刷

新华书店北京发行所发行 各地新华书店经售

*

1979年12月第一版 开本：787×1092,1/32

1979年12月第一次印刷 字数：70000

印数001—80,000 印张：4.125

统一书号：12193·009 定价：0.40元

内 容 简 介

本书为海洋地理知识普及读物，是以游记的形式介绍世界著名港口的选集之一。作者都是曾亲历其境的记者或驻外工作人员，他们以生动的笔调，描绘了各地海港的建设，城市的变迁，当地丰姿多采的风土人情，以及海洋奇观。是广大世界知识爱好者，尤其是青少年、中小学教师以及航海、外贸工作者的一本很有参考价值的读物。

前 言

扬帆大海，遨游天涯，领略那海风扑面、白浪滔天的意境，是令人神往的。

我们伟大的祖国，早在明朝，著名的航海家郑和就率领了规模巨大的航海船队七下南洋，停靠过四十多个国家的沿海港口。他们曾穿过印度洋和红海，沿非洲东岸前进，发现了离好望角已经不远的马达加斯加岛，比欧洲人要早到六十年。当时的船队有六十多艘大船，船长四十四丈，宽十八丈，载重三十万斤，是当时世界上最大的海船。但是到了清朝，腐败反动的统治阶级厉行闭关政策，实行海禁，隔绝了海外的贸易和文化往来，我国的航海事业从此大大落伍。

在急起直追、向四个现代化进军的今天，为了学习和借镜，为了揭开海洋的奥秘，为了扩大对外贸易，我国的远洋航海事业正在迅速发展。

今日世界，虽然航空事业突飞猛进，但它毕竟不能代替航海。而海上交通的枢纽，则是海湾港口。它们是沿海国家的门户，是进行国际间交往、促进了解、建立友谊的媒介。

本书奉献给读者的，就是世界各国的港口游记。那旖旎可人的海洋风光，五光十色的海洋生物，壮丽多姿的海滨城市，一日千里的港口建设，别具一格的各地名胜……但愿能为读者增长一些东鳞西爪的见识。

这里荟集的十六篇游记，有少数已在报刊杂志上发表过

的，这次入集时请作者重新作了补充修改。

《世界港口游记》这是第一集，希望起一点抛砖引玉的作用，以期在续编时出现更多的好作品，以飨读者。

当您拿到这本书、封面上诗人赵朴初挥毫泼墨的《世界港口游记》出现在您面前的时候，我想我可以荣幸地代表您，并且代表出版社和游记的作者们，对赵朴老深致谢忱！

与此同时，要感谢出版社孙少伯、王世汉、李夫真等同志的帮助和指正，并感谢宝克孝同志为本书作了封面设计和插画。

叶 进

一九七九年六月于北京西山

本书承赵朴初题签

封面设计 插图：宝克孝

66X
3-1
K919

统一书号：12193·009

定 价： 0.40 元

目 录

前言

日本著名的海港——横滨	刘德有 (1)
东游芳邻纪实	程明琨 (10)
新加坡一瞥	新 秀 (22)
在曼谷的日子里	王士芳 (29)
马尼拉风光	陈有为 (38)
科伦坡漫步	李 政 (47)
在巴拿马的岁月里	吴永恒 (53)
布宜诺斯艾利斯	聪 蓉 (62)
卡廖港纪游	孙国维 (70)
世界第一大港——鹿特丹	陆亨俊 (77)
温哥华游记	张治平 (83)
多伦多剪影	张治平 (89)
波音飞机的摇篮——西雅图	默 然 (94)
悉尼港掠影	叶 进 (101)
布里斯班港奇观	黎 夫 (108)
霍巴特忆语	叶 进 (117)

日本著名的海港——横滨

刘 德 有

在面临太平洋的东京湾西侧，有一座闻名遐迩的海滨城市。它，就是日本通向世界的大港口横滨。

第 一 个 印 象

横滨距离日本首都东京很近。从地图上看，两个城市简直是连在一起的。从东京乘汽车到横滨，利用高速道路，只需要个把钟头。我在日本当十几年记者的日子里，常常到这个海滨城市访问。

既到横滨，怎能不去美丽的海滨公园——山下公园一游？这里，耸立着一座高一百零六米、红白斑驳的铁塔——“海洋塔”。据说这是世界最高的陆上灯塔，上面设有可容纳三百人的瞭望台，登塔纵眺，整个横滨港和市区尽收眼底。天气晴朗时，不仅可以看到对岸的房总半岛和东京湾外的大岛，而且可以望见富士山峰。入夜，“海洋塔”顶上的灯塔，向夜空直射出红绿两色的光芒。这时，你从塔上看，港内的航标灯和远近大小船只的灯光倒映水中，象无数条金蛇在舞动。而它的对面，则是整个市区的万家灯火。横滨港的夜色，



横 滨 市

是迷人的。

然而,对于我来说,有一幅更美好的情景始终不能忘记。那是二十多年前的事了。一九五五年春,我第一次随中国贸易代表团访日。我们回国时,没有乘飞机,而决定从横滨乘船取海路归国。五月的一天早晨,我们登上了停泊在浮筒的轮船。这时,来自东京、横滨等地的日本朋友和爱国华侨手持五星红旗,分乘数艘小艇前来欢送。小艇环绕着大船转来转去。人们热情地把五颜六色的彩带投向我们,表示依依惜别之情。船终于起锚了。寄托着友谊和祝福的五彩缤纷的纸带,随着船的移动延伸……许久许久地飘在海上。

这是横滨港给我留下的第一个印象。

海 港 今 昔

横滨港，如今是日本最大的国际贸易港，无论是货物的吞吐量，还是贸易额，在日本全国都是首屈一指的。

但，谁曾想到，它在一百三十多年以前，还只不过是一个住着八十来户人家的渔村。那时，日本正处在德川幕府“锁国”的时代。一八五四年，美国的炮舰政策打开了日本长达二百多年的闭关自守的铁门。一八五九年，横滨成为自由贸易港。开始时，它没有一个码头，所以船舶要停在港外。装卸货物，须用驳船一点一点地驳。

日本朋友告诉我们，横滨港是随着日本资本主义的发展而发展起来的。明治维新以后，特别是明治中期以后，日本政府投入大量资金，填海筑港，首先修筑了两个防波堤，以及客轮专用的“大码头”和外贸专用的“新港码头”。后来，又不断地进行扩建。但是，一九二三年九月一日关东大地震，使横滨遭到严重破坏。地震后，很快地得到了恢复，不仅港口规模扩大了，而且设备也更加现代化了。但第二次世界大战，使横滨港又一次遭到摧毁，日本政府被迫停止了扩建港口的计划。战后，美国占领日本，接管了横滨港百分之九十的设施和大片土地及建筑物。到了一九五一年，美国把港湾的管理权移交给横滨市当局，并且把一些码头陆续地归还日本使用。

战后，随着日本经济的“高度成长”，海港城市横滨发展很快。港内的水域面积达到七千五百多万平方米，主要码头共有十个，全长一万八千米，泊位共九十多个。这些码头水

深在五米到十米左右，可以停泊四、五万吨的大船，总靠岸能力为九十多万吨。其中，一九七〇年建成的本牧码头最大，全长五千四百三十五米，有泊位二十六个，可以同时停泊二十四艘货船和七艘集装箱船。

横滨港的出口物资，主要有各种机器、钢铁、化工品、日用品。进口物资，主要有原油、重油、铁矿石、粮食等。我们在横滨港可以看到世界各国的船舶，穿梭似地出出进进。随着中日贸易的不断发展，悬挂着五星红旗的中国货轮，越来越多地驶入横滨港。

横滨港，不仅港内的导航设备先进，而且货物的装卸实现了高度的机械化。码头的仓库有官营和私营两种，总面积约为十一万平方米。最近几年，随着货物吞吐量的不断增加，横滨港的船舶越来越拥挤，经常发生事故。同时，由于船舶的大型化，出现了水深不足的现象。因此，横滨的港务当局不断地疏浚航道和泊地。

然而，横滨港的发展，还远不止于此。横滨，是日本著名的京滨（东京——横滨）工业地带的核心。特别是战后，以横滨为中心，新的重化学工业区不断地向南北两翼发展。北部已同著名的工业城市川崎相接，南部也从根岸湾通过填海造地向金泽一带扩展。在这些临海地带建立了许多炼油、钢铁、造船、汽车、电机等工厂。而这些工厂企业大都修筑了自己专用的码头。不消说，象这样把工厂建立在临海地区，可以发挥其优越条件：装运原料的船舶可以直接靠岸卸货，成品出厂后可以从另一个码头直接装船运走。由于布局科学、合理，既省去了内陆的运输时间，又减少了费用，从而大大地降低了成本，提高了效率。应当说，这是日本发展工

业的一个重要特点。

日本最早的铁路

在横滨港附近的港町一号街上，有一座钢骨水泥的八层楼房，这就是横滨市政府大楼。屋顶上有一个银色圆锥形的铁塔，挂着一口钟——“爱市之钟”。每天清晨八时、中午和晚上十时，奏出美妙的乐曲声，回荡在横滨的上空。

横滨，于一八八九年设市。现在，全市面积四百二十多万平方公里，下设十四个区，可以说，它的扩大是由横滨港的发展带动起来的。据日本官方公布的材料，横滨市的人口，一八八九年（明治二十二年）时，为十一万六千多人，一九四五年为一百万人，现在增加到二百七十二万人。战后，横滨似乎成为东京的“卫星城市”，每天从横滨附近到东京上班的人日益增多。这同最近几年横滨市的户冢、港北、保土谷

等地和近郊的住宅区发展迅速有密切关系。

横滨市人民，同广大日本人民一样，对中国人民抱有深厚的友好感情。一九七三年十一月三十日，当时的横滨市市长飞鸟田一雄率领



市区一角

代表团访问中国，并与上海市结成了友好城市。一九七四年四月，第二次亚洲乒乓球锦标赛在横滨文化体育馆举行。中国乒乓球队参加了这次比赛。他们同日本运动员和横滨市人

民之间的友谊得到了进一步的发展。随着中日友好关系的不断增进，横滨同上海市之间的往来也愈加频繁。

谈起横滨，人们很容易想到港口，而往往忽略它还是日本最早修筑铁路、开通火车的城市。从东京的品川到横滨之间铺设的日本第一条铁路通车，是一八七二年（明治五年）五月九日。当时的横滨车站，就是今天的横滨“樱木町”车站。为了纪念这次通车，一九六九年十月十六日，在“樱木町”车站前建立了一座“铁道发祥纪念碑”。我们看到，这个碑的造型是很别致的。碑高五点一米，三面用钢板围住，成三角形。三个棱角用的是钢轨。顶部的造型是火车汽笛，它象征着蒸气机车。底座，是一个用花岗岩做的机车车轮，周围铺的是路轨用的石子。碑的三面刻着碑文。第一面刻的是当时横滨车站的情况，第二面是当年的火车时间表和乘客须知，第三面是建碑的宗旨。在碑前，我仿佛看见了一辆蒸气机车拖着几节车厢在奔驰，然而，这一情景今天在日本已经成为过去，蒸气机车已为电动火车所淘汰。

今天的横滨车站，是关东大地震后，于一九二八年十月建成的，位于横滨市的西区。这是一座褐色的西式建筑物。现在，它虽然已经不显得特别出奇，但在建成时，它却是东京、大阪之间屈指可数的新式建筑。横滨车站的乘客逐年增多。战前，一九四二年，乘客每天平均只有十万人次。战后随着鹤见、川崎方面的工业的发展以及户冢车站附近建设了很多住宅，乘客平均每天约达一百五十万人次。除了原有的铁路线外，一九六四年十月，从东京到新大阪之间铺设一条新干线，最高时速二百一十公里的高速电动火车通车后，还修建了一个“新横滨”车站。

说到横滨车站，不能不提及车站西口的繁华街。据说，这一带在三十多年前是一片芦苇丛生的沼泽地。但是，一九五五年八月在这里开始建设商店街，逐年发展，高楼大厦相继拔地而起，同时还修建了地下街。这些百货公司和商店形成了一个巨大的商业区，每天都有几十万人光顾。

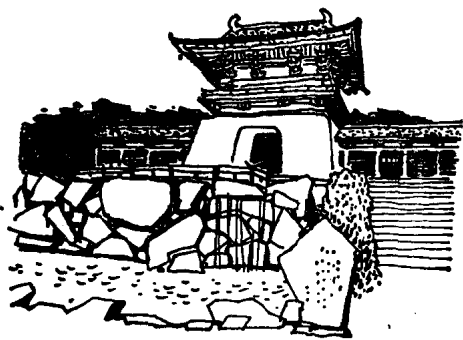
在横滨，最热闹的要算是中区的伊势佐木町了。形象一点说，这里既具备了东京银座大街的特点，又具有为一般庶民所欢迎的浅草的特色。这条街道的入口处矗立着高二十七米、装有饰灯的“欢迎门”，据说这是一九六四年十月在东京举行奥运会时由于“圣火”要通过这里，而突击建造的。这一条街上，各种商店、百货公司鳞次栉比，还有电影院和银行等。从一号街到七号街，来往的人群熙熙攘攘，车辆通行起来很危险，所以每逢星期六和节假日，当局把路口封死，不准通行，并在马路上支起阳伞，摆上桌椅，供人们休息。这就是所谓的“步行者天国”。

人们到了横滨，总想到“中华街”逛一逛。目前，日本全国有华侨约五万人，他们比较集中地住在东京、横滨、神户、大阪等地。而横滨的中华街又是华侨最集中的地区。这条街的西口，有一个高达十五米的中国式的牌楼，上面写着“中华街”三个大字，很能烘托出这里的气氛。当你在街上漫步时，你可以看到一个接一个的酒楼和饭馆，挂着红红绿绿色泽鲜艳的招牌。到这里来，可以吃到广东、北京、上海、四川风味的名菜，可以吃到油条、稀粥等早点。住在横滨的日本人自不待说，连东京及其他地方的一些日本人，有机会都想到中华街来尝尝中国风味。我在东京工作时认识的一位通讯社的日本朋友，有时利用星期天，带着家眷到中华街美

餐一顿，回来后，向我们谈起此事，总是眉飞色舞。

古迹与名胜

横滨虽然是一座近代化的城市，但也有不少名胜古迹。在港北区、绿区、户冢区等地都曾发现过旧石器时代、绳文、弥生等各个不同时代的遗址。这表明从四、五世纪起，横滨附近就曾住过古代人。这些古代的遗址暂且不去说它，就拿名胜来说，位于横滨市北部的古刹——总持寺就是很闻名的。总持寺是佛教的一个教派曹洞宗的总本山，它管辖全国一万五千个寺院。寺内有许多唐、宋样式的古建筑。这些堂塔、伽蓝立在苍松翠柏之中，显得颇有气势。



与总持寺形成对照的，是著名的“三溪园”。它位于中区本牧区，是明治时代一个豪商的庭园，后向一般群众开放。一走进园内，眼前展现的是一个纯日本式庭

园。应当说，日本的造园艺术是很高超的。“三溪园”的特点，就是利用了自然的山丘和三条小溪。我们看到山丘上绿树丛中立着一座三重塔。园内还有“横笛庵”、“东庆寺佛殿”、

“松风阁”、“临春阁”、“月华殿”、“听秋阁”等日本样式的建筑，为庭园增加了不少情趣。这里又是横滨欣赏樱花的胜