



汕头港建设史

莊松祥題



序

黄荣汉

《汕头港建设史》的编写，在汕头市交通委员会支持下，经过编委会、特别是负责执笔几位同志八个月的紧张工作，终于完稿成书，与读者见面了。全书约16万字，史料翔实，图文并茂，能在这么短时间内完成，且完成得这样出色，很不容易，其间足见编者写作此书的刻苦精神和扎实功夫。

港口建设是港口发展的主要标志，也是港口生产发展的基础。《汕头港建设史》作为汕头港史的重要组成部分，它的出版，将为汕头港史增添更加丰富、充实的内容。它主线清晰，以客观辩证的观点，记叙了百多年来汕头港由沧海变桑田的情况；揭露了在半封建半殖民地的旧中国，外国列强对汕头港的侵略和掠夺；阐述新中国成立后，在中国共产党领导下，汕头港崛起的建设历程。从中也说明了港口与城市之间相互依存、相互促进、共同发展的关系，展示了汕头港建设的美好前景。该书虽是一部史书，但由于编者着力于挖掘它的现实意义，厚今薄古，具有很强的时代感。它全面总结汕头港建设的历史经验，为新时期现代化港口建设提供了有益的启迪和借鉴；积极弘扬老一辈港口建设者艰苦奋斗、锲而不舍的崇高精神，激励了新一代建港人继往开来，再创港口建设的崭新局面；集中反映改革开放以来，汕头港建设取得的辉煌成果，向海内外显

示了汕头作为特区港口城市欣欣向荣的良好形象。

汕头开埠较早,地理位置优越,历来是我国一个重要的对外通商口岸,现为全国20个枢纽港之一,素有“岭东门户,华南要冲”的美称。由于历史的原因,在解放前后相当长一段时期内,汕头港建设一直处于滞后状态。1978年,汕头港中级泊位仅有3个,吞吐能力为150万吨。至1995年汕头深水港区煤码头投产之前,一直没有深水码头,万吨轮进不了汕头港。改革开放以来,特别是“八五”期间和进入“九五”时期,汕头市委、市政府结合汕头实际,提出了建设现代化国际港口城市的战略目标。要建设现代化国际港口城市,港口建设就必须率先进入现代化;没有现代化港口,也就形成不了现代化港口城市。因此,市委、市政府对港口建设高度重视,为充分发挥我市海洋广阔、海岸线长、建设大港口条件好的优势,切实改变港口的落后状况,与社会经济的快速发展相适应,积极筹措资金,花大力气狠抓港口建设,掀起了多渠道筹资、多种经济成份参与港口建设的热潮。近20年来,在上级有关部门的大力支持下,经过全市上下的共同努力,我市建成了深水港一期工程、广澳港区起步工程、国际集装箱码头等一批大型码头项目。1997年全市500吨级以上的泊位达73个,其中,3000—5000吨级有29个,万吨级8个,实现了万吨轮直航进港,全市港口吞吐能力达到2112万吨,汕头港的落后状况终于得到有效的改观,为汕头乃至粤东、全省、全国的经济和社会发展做出了应有的贡献。

莫庸讳言,尽管这些年汕头港建设取得了巨大成就,但与国内其他先进枢纽港相比,我们无论在规模上还是在档次上仍存在相当的差距。当前,恰逢党中央、国务院决定加大基础设施建设力度,

拉动经济增长，确保国民经济持续快速健康发展的大好时机，我们应积极把握这一本世纪末全国经济发展的珍贵机遇，构筑跨世纪的港口基础设施体系，力争在港口建设上再造辉煌。现在，新一轮港口建设的重点项目——深水港珠池港区二期工程、广澳港区东防波堤及二期工程等项目接壤而上，站在汕头市海岸边，浏览一个个码头工地紧张繁忙的景象，你可以强烈地感受到汕头港建设的腾腾热气随着阵阵海风扑面而来。汕头人正在孜孜不倦地抒写着《汕头港建设史》的现代化新篇章！

一九九八年九月

目录

前言	1
第一章 港口概况	1
第一节 港口的形成	1
第二节 地理位置与自然条件	2
一、地理位置	2
二、自然条件	2
三、港界范围	4
四、水域面积 航道 锚地	4
第三节 港口建设梗概	5
第二章 内忧外患 港口历经沧桑 (1861—1949年)	7
第一节 潮海关成立包揽港务海务管理权	7
一、汕头开港前商业和航运情况	7
二、潮海关成立及其管辖港务海务的机构	8
三、确定港界及公布港务章程	8
第二节 外轮进港 建助航设施	9
一、外轮相继进港	9
二、首张港图出版	9
三、灯塔灯标的建造	10
第三节 洋行和招商局在汕设立 建码头仓库	11

一、太古洋行及其码头仓库	12
二、怡和洋行及其码头仓库	12
三、汕头招商分局及其码头仓库	13
四、潮海关的交通码头及避风塘	14
第四节 航运发展 促进港城繁荣	14
一、航运全面发展	14
二、商业贸易相当繁荣	16
三、市区迅速扩展	17
第五节 日寇残踏 汕头成为死港	17
一、占领前的军事封锁	17
二、占领时期封港禁运	18
三、建东亚海运公司码头	18
第六节 港口复元短暂 蒋军溃逃破坏	19
一、航业短暂恢复	19
二、胡璉溃军破坏汕头港	19
第三章 医治战争创伤 港口建设恢复发展 (1949—1972年)	21
第一节 坚持抗敌复产 实行民主改革对私改造	21
一、建立新的管理机构 做好接管接收工作	21
二、反封锁反轰炸 坚持生产	22
三、民改私改归口管理	23
第二节 实施管理新规章 建导航通讯设施	24
一、实行联检 强制引航	24
二、加强港湾管理	25

三、建设助航通讯设施	25
第三节 新建扩建库场 因陋就简设客运站	26
一、填海建堆场	26
二、改造旧仓建新仓	28
三、因陋就简设客运站	28
第四节 增置船舶机械 建供油供电设施	29
一、增置港作船舶	29
二、装卸机械从无到有	30
三、建供油供电设施	31
第五节 创建修造厂 为船舶机械提供服务	31
一、港务局修船厂三易其址	31
二、港务局工具厂的起步	32
三、港机修理厂的发展	32
四、汕头船舶修造厂的组建	33
第四章 自力更生 艰苦奋斗 掀起港口建设热潮	
(1973 — 1979 年)	35
第一节 三千吨级客货码头建成	35
一、报建批复时跨六年多	35
二、设计方案多次修改	36
三、多方配合精心施工	37
四、码头建成发挥作用	38
第二节 自力更生建设两个五千吨级泊位	39
一、港口面貌急需改变	39
二、立项报批时经十九个月	40

三、建立领导机构组成建港队伍	41
四、工程设计依靠自身力量	42
五、码头施工苦战五百一十二天	43
六、配套项目陆续完成	44
七、工程全面验收	44
第三节 建设外轮航修站	45
一、立项与选址	45
二、征地并签订协议书	46
三、工程自行设计及规模	46
四、自行组织施工和工程全面验收	47
第四节 其他设施及地方货主码头建设	49
一、通讯导航设施进一步改善	49
二、港作船舶不断更新	49
三、地方和货主码头建设	50
四、两个万吨级码头因选址争议计划不能实现	50
第五章 改造老港区 筹建新港区 港口建设形成高潮 (1980—1989年)	53
第一节 客运码头和客运站的建设	53
一、立项与选址过程	53
二、施工前的准备与协调工作	54
三、码头与海上平台的施工	57
四、客运大楼的建设	58
第二节 五千吨级煤码头的建设	59
一、工程的立项与前期工作	60

二、工程建设过程	61
三、设备的安装与调试	62
四、其它辅助设施的建设	63
第三节 粮杂码头的建设和三千吨级码头的改扩建	65
一、粮杂码头的建设	65
二、三千吨级码头的改扩建	69
第四节 其它码头建设	70
一、西堤客运码头	70
二、马山油码头	70
三、永泰码头	70
四、特区龙华码头	70
五、东区粮食码头	71
六、西堤码头	71
第五节 建设柘林湾过驳锚地	72
一、建设的必要性和前期工作	72
二、三百门港务局划归汕头港务局管辖	73
三、过驳锚地建成	74
第六节 海上管理机构的成立和健全	75
一、汕头海上安全监督局	75
二、汕头市航务管理处	76
三、汕头航标区	77
四、汕头救助站	77
第七节 历时八年的深水港前期工作	78
一、选址工作全面展开	78

二、科学研究初获成果	80
三、申报工作抓紧进行	82
第八节 充分发挥地方积极性 促进深水港开工建设	84
一、积极争取项目上马	84
二、组织外导流防沙堤工程设计方案竞选	84
三、提前开展工程设计工作	85
四、成立新的港口建设领导机构	86
五、深水港前期工程开工建设	87
第六章 整治外航道 建设新港区	
再次掀起港口建设高潮 (1990—1997年)	91
第一节 编制汕头港总体布局规划	91
第二节 深水港一期工程批准开工建设	94
第三节 外导流防沙堤建成 外拦门沙整治成功	96
一、外导流防沙堤的施工	96
二、内外航道的疏浚	100
三、拦门沙整治成功获得国家嘉奖	102
第四节 3.5万吨级煤码头顺利建成	103
一、护岸施工和陆域形成	104
二、码头主体工程施工	104
三、港区堆场道路的施工	105
四、生产配套及生活辅助设施的施工	105
五、机械设备的配套和调试	105
六、环保消防设施的建设	108
七、竣工验收及投产	109

第五节 多用途杂货泊位按期建成投产	111
一、陆域形成工程先行开工	111
二、码头主体工程的建设	112
三、港区路场和土建工程的施工	114
四、装卸机械的配套和供电通讯消防环保等设施的建设	115
五、“12.18”会战与工程竣工验收	116
六、疏港铁路的建设	118
七、扩建库场 增购装卸设备	119
第六节 广澳港区起步工程的建设	120
一、工程的立项与筹建	121
二、起步工程的建设	123
三、完善配套 投产经营	126
第七节 东海码头建成	126
一、筹建预制场	127
二、建设货运码头	127
三、边建设边投产滚动发展	128
第八节 汕头国际集装箱码头的建设	129
一、项目的立项与前期工程的施工	130
二、实行与国际接轨的工程建设管理	132
三、码头主体工程顺利建成	134
四、主要配套项目和机械设备的实施	136
五、“11.18”大会战	138
六、码头试产和继续施工	140
第九节 其他码头与港口设施的建设	141

一、汕头港务局自筹资金建码头堆场	141
二、一批石油化工码头陆续建成	142
三、货主 地方码头的建设	143
四、公务码头及相应办公设施的建设	145
五、导航设施的改造和港口配套设施的建设	146
六、潮阳市的港口建设	147
七、澄海市和南澳县的港口建设	149
第七章 在建工程 (1998 年)	153
第一节 深水港珠池港区二期工程的建设	153
一、前期工作	153
二、前期工程	155
三、先行开工建设两个万吨级泊位	156
第二节 其它在建码头的建设	156
一、加德士海洋燃气码头	156
二、汕头水泥粉磨厂专用码头	157
三、南澳前江码头扩建工程	158
第三节 汕头港外拦门沙整治二期工程开始运作	158
第四节 广澳港区的规划建设	160
后记 —— 谈十五年治港建港成功的几点体会	163
展望 —— 再接再厉, 把汕头港建设成为现代化、多功能、 国际化的港口	171
汕头港建设大事记	177

第一章 港口概况

汕头港历史悠久，源远流长，经历从古代到现代，沧海变桑田，成为岭东门户，华南要冲，我国沿海主枢纽港之一，而今正朝着建设现代化国际港口的目标迈进。

第一节 港口的形成

汕头港地处我国南海之滨。在古代，这里是一片大海，后来由于韩江上游大量泥沙下溢冲积，韩江三角洲逐渐扩展而形成的。

市区成陆较早的是桑浦山东南麓的鲗浦，老市区积聚时间较晚。宋代时达濠和沙尾（今金砂）已置乡村。今光华埠一带元代已成一片土地相连的较大渔村，称为下岭，又称厦岭，明代初期是对外贸易的要冲，海船进出，都必经厦岭，故有厦岭港之称。明洪武二年（1369年）在厦岭村设立守御千户所。嘉靖年间（1522--1566年），今升平路头一带，形成沙脊，渔民到这里设棚捕鱼、养蚝，称为沙汕。嘉靖四十二年置澄海县，这一带自此从揭阳划归澄海县管辖。

明万历初年几条沙脊连成一片，称为“沙汕坪”。清康熙五十六年（1717年）清政府在海边沙陇（今外马路49号中国工商银行汕头外马分行）筑烟墩，建炮台，派军队驻守，称为沙汕头汛，沙

汕头的名称由此而起。乾隆年间(1736--1795),今盐埕至蚶坞(华坞)一带为盐田,清政府在这里设站收税,简称汕头。嘉庆14年(1809年)沙汕头又称“沙汕头港”。随着韩江泥沙的冲积和堤围的构筑,到了近代岸线基本稳定,且与南岸的达濠岛成对峙,韩江也延伸至此,与榕江、练江汇合成出海口总汇。这样形成了以南岸达濠岛为屏障,东有妈屿、鹿屿(德州岛)扼住,自然环境优良的港口。

咸丰八年(1858年),第二次鸦片战争清朝战败,清政府被迫与英国签订不平等的中英《天津条约》,列潮州为通商口岸之一,因潮州人民关闭城门,拒绝英国人进城,几经交涉,于1860年订立《续增条约》时,改潮州为汕头。咸丰十一年(1861年),汕头正式开埠,称为汕头埠,属澄海县鮑浦司管辖,1914年改直属澄海县管。1921年,成立汕头市政厅,与澄海县分治。

第二节 地理位置与自然条件

一、地理位置

汕头港地处我国东南沿海,居福州至广州黄金海岸的中部。地理坐标为北纬 $23^{\circ}21'14''$,东经 $116^{\circ}40'21''$ (以原港内信号杆为标志)。汕头港东北距厦门130海里,西南距香港187海里,距广州276海里,东距台湾高雄214海里。

二、自然条件

汕头港地处亚热带,受大陆气候和海洋气候的共同影响,气候温和,夏无酷暑,冬无严寒,是个天然良港。

(一) 气象

(1) 气温(据汕头气象台 1951 年至 1984 年资料统计)

年平均气温: 21.3°C 。

极端最高气温: 37.9°C , 出现于 1962 年 8 月 1 日。

极端最低气温: 0.4°C , 出现于 1955 年 1 月 11 日。

(2) 降雨

年平均降雨量 1554.8 毫米 (1951--1984 年资料)。

(3) 风

根据 1954--1982 年资料统计, 常风向东北东, 频率为 18%, 强风向也为东北东, 实测最大风速为每秒 34 米, 极大风速每秒 52.1 米, 出现于 1969 年 7 月 28 日。

(4) 雾

年平均雾天数 22 天, 一般春季多, 夏季少, 持续时间最长不超过 48 小时。

(二) 水文 (采用妈屿潮水站资料)

(1) 潮汐及潮位

汕头湾港区潮汐属不正规半日潮型, 潮汐不等现象较明显。

历年最高潮位 4.65 米, 出现于 1969 年 7 月 28 日。

历年最低潮位 -0.29 米, 出现于 1986 年 12 月。

平均高潮位 1.90 米。

平均低潮位 0.87 米。

平均潮差 1.03 米

(2) 潮流

汕头湾属弱潮河口海湾,湾内潮流受地形制约,为东西向往复流。

(三)波浪

汕头湾口有妈屿、鹿屿两岛为天然屏障,外海波浪对内港影响甚小。港内波浪主要是东北及东向大风产生的,在5-6级风时,深水处会出现白浪,波高超过1米,但传至岸边及码头附近,波浪已减弱。

(四)地质

港池、调头区和航道-10米以上为灰色淤泥,外航道拦门沙浅段以黄灰色中砂、粉砂、砾砂为主,其次为灰色淤泥、淤泥质粘土。

(五)地震

地震基本烈度为8度。

三、港界范围

根据现行《汕头港港章》(1959年1月20日公布)第一章总则第4条规定,本港港界:东自鹿屿最东端的经线(东经 $116^{\circ}45'30''$)起,西至龟屿最西端的经线(东经 $116^{\circ}38'24''$)止,南以南岸为界,北以北岸,沿西堤路岸线至韩江口,再自韩江口引一纬线(北纬 $23^{\circ}21'33''$)通过第三号立标与龟屿最西端的经线相接为界。以上港界包括岸线,岸上码头、仓库、船厂和其它应划为港口应用的有关区域在内。港内有妈屿、鹿屿(德州岛)、龟屿、草屿和蛤屿5个岛屿。

四、水域面积 航道 锚地

汕头湾水域面积,据1998年4月估算为63平方公里。港内一般深槽水深-6至-10米,最深-11至-13米。

航道:本港航道全长约20公里,分内外航道两段,外航道约12公

里,水深 - 9.5 米(交通部于 1996 年 6 月 14 日公布);内航道约 8 公里,水深 - 8 米。航道底质为泥沙。

锚地共 12 处,其中 11 处为船舶装卸作业及停泊锚地,1 处为引航锚地。本港引航区域以北纬 $23^{\circ} 17'$ 、东经 $116^{\circ} 48'$ 为进港起点和出港终点。港内有系船浮筒 6 个,其中 10000 吨级、5000 吨级和 3000 吨级各 2 个。

第三节 港口建设梗概

汕头港自 1861 年开港至今(1998 年)共经历了 137 年。在封建半殖民地的旧中国,西方列强及我国招商局在港口先后建了 6 个极其简陋的木栈桥趸船码头和两个油码头,以及 90 多间贝灰杉瓦结构的栈房、仓库,以最少的投资,牟取最大的利润。这一时期,汕头港基本处于自然状态。其间 1939 年 6 月至 1945 年 9 月,长达 6 年多的时间为日军所侵占,他们实行封港禁运,残踏破坏,使汕头港几乎成为死港。1945 年 9 月至 1949 年 10 月,抗战胜利后的四年,虽有一个短暂的恢复时期,但后来由于蒋介石挑起内战,及其败军从汕头港逃出时的破坏,汕头港成为百孔千疮的港口。

新中国成立初期,由于汕头港地处国防前线和历史的原因,港口建设滞后,起步晚,七十年代初才开始建设码头泊位。在周总理发出“三年改变港口面貌”的号召下,先后建成 1 个 3000 吨级客货泊位和两个 5000 吨级件杂泊位,初步改变了原来单一的锚泊装卸,驳运方式的落后生产状态。同时,建成一座颇具规模的外轮航修站。

1978 年底,党的十一届三中全会确定了改革开放路线。继之,