

中国水运史丛书

连云港史

(古、近代部分)

.753

0

人民交通出版社

連雲港港史

李鵬

(古、近代部分)

人民交通出版社

内 容 提 要

连云港是本世纪二十年代末期作为陇海铁路的吞吐港而建立起来的。但古海州地区诸港，早在秦汉时期即崛起于黄海之滨，是通向日本及南海各地的港口。

本书古、近代部分，叙述连云港海岸的历史变迁，并从古海州港的形成与发展，论述连云港港口的兴起，对陇海铁路的展筑以及港口在日本帝国主义统治下被剥削和遭受破坏的事实作了实事求是的叙述和分析，是研究中国近代史的参考读物，也是对广大干部和大专院校师生进行爱国主义教育的读本。

2293/13

中国水运史丛书

连云港史

Lianyungang Gangshi

(古、近代部分)

责任编辑 卢其昌

人民交通出版社出版

新华书店上海发行所发行

各地新华书店经售

江苏省如东县印刷厂印刷

开本：850×1168 1/32 印张：6 字数：141 千

1987年6月 第1版

1987年6月 第1版 第1次印刷

印数：0001 — 5,500 册

01-172-257-6 统一书号：11044·10011

中国航海史研究会

主任委员

贺崇陞

副主任委员

王大勇 陈嘉震 丘克辉 何明德 魏启宇

胡家明

顾问

朱杰勤 庄为玘 卢东阁

《连云港港史》编审委员会

主任 朱林森

副主任 王功卿 杜文宝 胡怀民

委员 (以姓氏笔划为序)

王德兰 王 俊 尹伯然 叶春保 孙长贵

张明智 张季龙 张玉佩 张树玉 杨太义

杨保真 杨贤益 李安庆 李廷贵 赵庆兰

徐德济 程巨德 翟文彬 霍效白

主 编 徐德济

副主编 杨贤益 骆名蓊

编写人员 刘洪石 骆名蓊 王宏栋 吴兴来

《中国水运史》丛书

总 序

中国,作为一个伟大的文明古国,屹立于世,已经有五千年的历史。中国的水运史,是中国文明史的重要组成部分,它对中国文明史的形成和发展,曾经产生过巨大的作用。

中国发展水运的自然条件,十分优越。大陆海岸线长一万八千多公里,河流五万多条,总长四十二万多公里,有大小湖泊九百多个。我们的祖先在很早以前,就在这块兼有大陆和海洋特征的广袤的国土上,利用优良的自然条件发展水运。

中国水运发展的历史,源远流长。早在新石器时代,已在天然河流上广泛使用独木舟和排筏。在浙江省河姆渡出土的木桨,证明在距今七千多年前,我国东南沿海的渔民已使用桨推进航海工具出海渔猎。春秋战国时期,水上运输已十分频繁。到了汉代,我国已有坚固的船舶。并已使用风帆和平衡舵,凭借季节风,远航到日本、朝鲜、东南亚和南亚各国。宋代已将指南针用于航海,这是我国古代航海技术上一项重大发明,它对人类文明的进步,有着重大影响。泉州出土的宋代海船,是我国当时与东南亚海上贸易繁盛的见证。明初郑和七次下西洋,组建了二百多艘海船,两万多人庞大的船队,历访了三十多个国家和地区,这是世界航海史上的壮举,使我国古代航海事业走上鼎盛时期。

我国港口的发展,在历史上有过光辉的篇章。早在春秋战国时期,燕国东部渤海沿岸即出现碣石港,以后发展为今天的秦皇岛港。汉代的广州港以及徐闻合浦港,已与国外有频繁的海上通商活动。广州、泉州、杭州、明州(今宁波)是宋代四大海港。元代曾来我国游

历的摩洛哥旅行家伊本·拔图塔在游记中称：泉州港“为世界最大港之一，实则可云唯一的最大港”。长江沿岸的扬州港，兼有海河港口的性质，唐朝已是相当发达的国际贸易港了。当时大食、波斯的航商侨居者有数千人之众。“天下三分明月夜，二分无赖在扬州”。可见当时的扬州是经济繁荣、人文荟萃之地。

我国内河航运的发展，与我国文明史更有着密切的联系。黄河，是中华民族文化的摇篮，古时很多王朝建都于黄河之滨，其重要因素之一，是由于可以利用黄河水运。长江水系，水资源丰富，有灌溉和舟楫之利，历来是我国繁荣富庶之地。我国运河建设的光辉历史，是举世公认的。南北大运河，最早起于春秋末期吴国开挖邗沟，以后经过隋、元两朝大规模的扩建和连接，最后形成一条纵贯南北长达一千七百余公里的大运河。这条运河无论从工程规模和建筑水平上看，在世界古代水运工程史上都是罕与伦比的。

近代中国水运史，是一部侵略和反侵略、压迫和反压迫的历史。鸦片战争后，一系列不平等条约的签订，使沿海海关和港口完全受外国人所控制，内河航行权丧失殆尽。中国海上和内河的广大水域，竟成为帝国主义的天下！中国水运事业，在压迫下求生存，在反抗中求发展。1873年1月，成立了轮船招商局。民族资本主义的轮船业也随之逐渐兴起，先后成立了若干海上和内河航运公司，他们在近代水运史上，做出了重要的贡献。这一时期总的看来，水运事业有所发展，但发展缓慢，水运技术有所进步，但步履蹒跚。近代水运事业，孕育了中国最早的产业工人之一的海员，他们是推动近代水运事业发展的动力，他们的反抗斗争，在中国民主主义革命史中占有突出的地位。

建国以后的现代水运史，是最辉煌的篇章。在中国共产党领导下，伟大祖国已恢复和勃发着青春的活力，社会的发展，历史的进步，各项事业的兴旺，都是前所未有的。中国的水运事业，取得了过去任何时期不可比拟的伟大成就。远洋运输从无到有，从小到大，现在已建设成了一支包括具有各种船型的远洋船队。沿海和内河相继建成了一批现代化的港口和专业化的深水泊位，以及与港、

航相配套的各种设施：集疏运系统、修造船工业、航务工程、通信导航、船舶检验、救助打捞、航域环境保护等，还建设了具有相当规模和水平的水运科研设计机构、水运院校和出版部门，初步形成了一个比较完整的水运体系，并正以比较高的速度向现代化迈进。

几千年的水运史，是一部经历盛衰起伏的历史。它是随着社会政治形势的变化而变化，随着经济因素的消长而消长的，归根结底，是受着社会生产力的推动和制约的。纵观中国水运史，虽然经过许多曲折，走过不少弯路，但成就始终是主流。对历史上的成败得失，应该按照历史唯物主义和辩证法的观点，透过反复的历史现象，认识历史事物的本质，从中总结正反两方面的经验，鉴古知今，古为今用。

人民，只有人民，才是创造世界历史的动力。几千年的水运史，是众多的先驱者和劳动人民经过艰苦奋斗创造的历史。从古代到中世纪，众多的航海者，远涉海洋，历尽艰辛，航行在中国沿海以及通向亚非的航线上，为中外的经济、文化交流做出了重要的贡献。隋朝开运河，参加运河施工的民工上百万人，死者不计其数，运河的建成，是无数劳动人民血汗的结晶。历史上曾出现过许多名垂青史的航海家、水运事业的建设者，如秦代的史禄，三国时的卫温，晋代的王浚、孙恩，唐代的刘晏、李处人，元代的郭守敬、朱清、张瑄，明代的郑和、郑成功，清代的靳辅、徐寿，民国时的卢作孚等。建国以后，为水运事业献身并做出杰出贡献的，更不胜枚举。前人艰苦创业的精神，值得我们崇敬，值得我们学习。

几千年的水运史，是进行爱国主义教育的好教材。对历史上先驱者的活动，对祖先留下来的光辉业绩，深入进行研究和发掘，大力加以宣传，使人民知之愈深，对伟大祖国就会爱之愈切。我国从古至今的水运发展史上，有许多工程上的奇迹，运输上的伟业，水战上的壮举，这些在世界范围内，都有其突出的地位。周恩来总理曾经说过：“我们爱我们的民族，这是我们自信心的源泉。”将几千年水运史的光辉业绩放到世界范围内，就可以从相互比较中认识其价值，从而提高我们的民族自尊心和自豪感。

把几千年的水运史,分门别类,编纂成书,陆续出版,主要目的在于系统地总结过去的历史,从中汲取历史唯物主义和爱国主义的可贵教益,更好地继承和发展前人的伟大业绩。

这套丛书,包括各海港史、各省航运史、长江航运史、运河史、招商局史、民生公司史等。在丛书的编写工作中,我们将遵循马克思主义历史学的观点,坚持求实存真的科学态度,在史料的收集、整理和考订的基础上,写出一套科学信史。但几千年的进程中,史料浩如烟海,其收集整理,一定会出现某些遗漏;历史上的某些疑难问题,一时也难以得出正确的结论。这些需请读者批评指正,也有待专家们继续研究探索。《中国水运史丛书》的出版,不是水运史研究工作的终结,而应是一个新的研究阶段的开始。我们希望,这套丛书今后将不断修订和再版,使之一代一代传下去,永受其益。

承先旨在启后,继往为了开来。总结过去的历史,归根到底,是为了开创新的历史。当前,我国正在进行水运事业的现代化建设。我们应该正确运用历史经验,从中引出规律性的认识,将革命热情和科学态度紧密结合起来,为中国水运事业的振兴而百倍地努力,写出中国水运史更加光辉灿烂的新篇章。

**中国航海史研究会
人民交通出版社**

出 版 说 明

一、中国水运史丛书包括以下若干门类的史书：

1. 综合性史书：包括《中国海港史》、《中国内河航运史》、《中国运河史》等。

2. 内河航运史：包括各省、市、自治区的《内河航运史》和《长江航运史》。

3. 各海港史：包括沿海各主要港口的史书。

4. 专题性史书：包括《郑和下西洋》、《招商局史》、《民生公司史》等。

二、水运史的断限，统一按：鸦片战争（1840年）之前为古代史，鸦片战争至中华人民共和国成立（1949年10月1日）为近代史，建国以后为现代史。

三、这套丛书属专业史性质，是学术性著作，不是科普读物。读者对象主要是水运史专业研究工作者、一般史学工作者，具有中等文化程度的水运部门广大从业人员，也可供对祖国水运有兴趣的青年阅读。

四、这套丛书，由人民交通出版社公开出版，统一采用大32开印制。

五、这套丛书的编写出版，得到交通部及中国航海学会等单位领导的大力支持。参加本丛书的编写人员，主要是交通部所属的生产、科研、教学以及各省（市、自治区）内河运输部门等单位的人员。还有国内若干大专院校、历史研究单位的不少专家、学者，参加了本丛书的撰写、评审工作。因此，这套丛书是集体劳动的结晶。

前 言

连云港是我国重要的开放港口之一。作为近代海港，它崛起于黄海之滨，已经历了半个多世纪。而古海州地区海港的兴衰历史，则可上溯到公元前的秦汉时期。在两千余年的历程中，连云港所走过的道路是艰难曲折的。尤其是建国以前，连云港在筑港方面，挫折不少。在陇海铁路管理下，港口运输业务虽曾出现过短暂的兴旺时期，但遭受了日本帝国主义和国民党反动派的残酷统治，建港迟滞不前。总结连云港经济技术发展的历史经验，承先启后，继往开来，对振兴我国水运事业将有所裨益。

连云港是作为陇海铁路的吞吐港而建立起来的。陇海铁路的修筑从清朝末年开，前后长达四十七年。这在世界铁路史上是罕见的。陇海铁路的兴建、发展和连云港的筹建、修筑以及经营、管理是分不开的。这就是连云港港史与其他海港史所不同之处。

1982年中国海港史编写工作会议要求各港写出有本港特色的港史。我们认为，自然地理条件的变迁对连云港港口兴衰和码头建筑的影响，铁路经营的管理体制和以铁路疏运为主的中转港口性质，广阔的经济腹地及连云港的经济地位，是连云港港史的主要特色。通过横贯我国东西的陇海铁路，连云港是我国西北、中原最短路线的进出口，腹地应包括苏北、鲁南、皖北、晋东南、川北以及河南、陕西、甘肃、青海、宁夏、新疆等十一个省（区）。腹地之广居全国各港口之首。“西倚九州，东临四海”，连云港优越的地理位置，将对我国中部及西北各省的经济繁荣起着重要作用。

在搜集、整理资料，编写《连云港港史》（古、近代部分）期间，得到中国第一、第二历史档案馆，辽宁省档案馆和连云港市档案馆、博物馆、图书馆以及北京、南京、大连、上海、西安、郑州、青岛、济南

等图书馆和有关路、港、航、矿单位的大力支持，在此致以衷心的感谢。由于我们水平所限，书中不足和错误之处，殷切希望读者批评指正。

本书在中国航海学会理事长、原交通部长彭德清同志亲自关怀和支持下，在中国航海史研究会的组织和领导下以及连云港港务管理局领导及有关部门的重视和帮助下，由编史办公室集体编写。第一、二章由连云港市博物馆刘洪石同志提供资料并成稿，第三、四、五章由骆名蓊同志执笔，第六章由王宏栋同志撰写。杨贤益、张树玉、吴兴来、骆名蓊、叶永荣、吴君才、赵兰英、韩强、朱锡祥、李绍智、何学铭、时连成、胡晓宁、钱志强等同志曾先后参加过本书的资料搜集、整理，部份英、日文由孟广庆、厉新华、武心明同志翻译的，张维君和张厚明等同志为本书翻拍历史照片和制图工作。

编 者

1986年2月

目 录

第一章 概述	(1)
第一节 优越的天然良海	(1)
一 港口地理位置	(1)
二 港口地质地貌	(1)
三 水文、潮汐与气候	(3)
第二节 连云港海岸的历史变迁	(5)
一 新石器时代的海岸位置	(5)
二 秦汉至唐宋时期的海岸递变	(6)
三 明清时期的海岸巨迁	(7)
四 海岸移动与港口的迁徙	(8)
第三节 连云港的历史沿革	(10)
第四节 广阔富饶的经济腹地	(12)
第二章 古海州港的形成与发展	(14)
第一节 秦汉朐县自然港和海上航线的开辟	(14)
一 初期的朐县自然港	(15)
二 古朐港近海航线的开辟	(16)
三 徐福东渡和远洋航线的开辟	(17)
第二节 南北朝时期龙苴港的开筑与海外交通	(19)
一 郁洲是南朝对外交往的中继站	(19)
二 郁洲和建康的海上联系	(20)
三 龙苴新港的开筑	(21)
第三节 唐宋时期的海州古港	(22)
一 海州的战略地位与经济发展	(22)
二 海州湾的河海通航	(23)

三	港口与商业贸易	(24)
第四节	明清时期古海州港的肇兴	(28)
一	明清海禁对海州港的影响	(28)
二	海州樵关的确立	(30)
三	苏北、鲁南经济区的形成与海州湾诸 港的海运	(32)
第三章	以连云港为中心的诸港兴起	(38)
第一节	陇海铁路的展筑与连云港港址的勘定	(38)
一	陇海铁路的修建与展筑	(38)
二	连云港初期筑港计划	(44)
三	陇海铁路终点港选址的争论	(49)
第二节	大浦和灌河流域诸港的形成及其经济贸易	(52)
一	济南盐场的创设与灌河流域诸港	(53)
二	大浦港的兴起及其经济贸易	(56)
三	大浦港淤塞日趋严重	(65)
第三节	连云港筑港工程的准备阶段	(66)
一	新浦至老窑段铁路的修筑	(67)
二	码头工程的初步设计	(67)
第四章	连云港码头的建筑和经济贸易的发展	(71)
第一节	屡遭挫折的港口码头建筑过程	(71)
一	筑港合同与码头工程的准备工作	(71)
二	港口码头的沉陷、横向漂移及其原因	(75)
三	荷兰治港公司的对策	(79)
四	筑港工程展望的争执	(82)
第二节	连云港港口的雏形	(85)
一	连云港港区	(85)
二	港口配套设施	(87)
三	港口船队	(95)
四	中兴煤矿公司在连云港建设中的作用	(97)
五	港口发展与连云市区的建设	(99)

第三节	铁路管理下的连云港港口贸易	(100)
一	与招商局联合创办海陆联运	(100)
二	调整费率, 促进港口运输与贸易的发展	(104)
三	迅猛增长的连云港进出口贸易	(105)
第四节	陇海铁路管理港务体制的形成与发展	(113)
一	港务管理组织机构的设置	(114)
二	港口管理制度的逐步建立	(116)
三	铁路集疏运条件下的港口装卸管理	(119)
四	封建把头对码头工人的残酷压榨	(120)
第五节	连云港是帝国主义觊觎的目标	(122)
一	甘州轮事件	(122)
二	日本帝国主义对连云港的窥伺和封锁	(123)
第五章	日本帝国主义统治下的连云港	(127)
第一节	为侵华战争服务的“路港一元化”管理体制	(127)
一	“路港一元化”管理体制的初步形成	(127)
二	连云港湾局的成立与机构设置	(130)
第二节	港口的修复和扩建	(133)
一	连云港应急修复方案的制定及实施	(133)
二	以掠夺枣压煤为中心的港口扩建	(137)
第三节	日本帝国主义统治下的港口生产	(143)
一	残酷的压榨	(143)
二	疯狂的掠夺	(146)
三	港口营业收入及费率	(152)
四	大浦港的再利用与灌河流域诸港的衰退	(155)
第四节	码头工人的悲惨生活与反抗斗争	(157)
第六章	国民党政府接管后的连云港	(163)
第一节	从平津区接管到陇海铁路局经营	(163)
第二节	港口建设每况愈下	(165)
一	以工代赈的整修扩建计划	(166)
二	修建浮码头	(167)

第三节 萧条的港口贸易	(168)
一 货源不足, 贸易萧条	(168)
二 码头费率飞涨和码头工人抢粮斗争	(170)
三 军运对港口贸易的影响	(174)
第四节 铁路局管理港务的解体, 连云港胜利解放 ...	(174)

第一章 概 述

第一节 优越的天然良港

一、港口地理位置

连云港地处江苏省北端，位于北纬 $34^{\circ}44'$ ，东经 $119^{\circ}27'$ ，正当黄海中部沿海。港址西起陶庵庙岭新港，东至孙家山桃林嘴老港区，紧靠海州湾的南岸，全长 2.5 公里。港口前临东、西连岛，背依云台山。海峡宽 2.5 公里，是一个山岛环抱的优良港湾。

连云港区在市中心新浦东 37 公里，是陇海铁路的终点。西距徐州 223 公里。由海路北上，可至港口密集的北方诸港。距石臼港 40 海里、青岛港 107 海里、烟台港 305 海里、大连港 370 海里、秦皇岛港 444 海里、天津港 533 海里。南下至上海 350 海里。远航至日本长崎 550 海里、大阪 850 海里。连云港口正处我国南北港口交汇地带，地理位置十分优越。

二、港口地质地貌

海州湾是我国黄海海岸中部的一个开敞海湾，是沙质—岩石海岸和泥质海岸的交汇地带。连云港口正处于淤泥质海岸浅滩上，其西是海州湾泥滩，其东是苏北淤泥质海岸。

从大地构造看，海州湾沿岸位于郯庐大断裂以东，地跨胶东隆起和苏北拗陷两个不同性质的构造单元。海州湾三面低山环绕，北侧有老爷岭、炮台山、芦山、吴山；西侧有丝山、夹山；南侧有锦屏山、云台山。山环海绕，形成一个优良的新月形海湾。北起山东日

照岚山头,南到连云港,全长135公里。这个半椭圆形的岸线长轴呈北东走向,与山东半岛岸线相接。沭河沿此走向注入海州湾。入海口即是临洪口,为海州湾之湾顶。临洪口正是沭韩断裂和海州湾的分野。

地质学家经过多年的考察,认为本地区在地质构造上基本属于前震旦纪变质岩系构成的古老山块。1.76亿年以前的燕山期的地壳运动使本地区发生地层断裂和岩浆侵入。到了喜马拉雅地质运动时期,又使地块断裂继续发展和抬升,以后在古老岩层的基础上产生了强烈的侵蚀。

从连云港海峡两岸裸露的岩层及其水底岩层取样分析,皆为前震旦纪变质岩,以白云斜长片麻岩及白云片麻岩为主。距新港庙岭西北200米处及岩层顶标高在-21米处和延伸300米,岩层顶标高在-59米处,岩层上覆盖着第四纪的堆积物,表层为第四纪全新世海相淤积层。

海底地层经多次测定,约为自西向东和自南向北倾斜,其地层结构自上而下分为覆盖层和基岩。覆盖层顺序为淤泥、粘土和沙质粘土三层。面层淤泥深度变化较大,海峡中间较两边深。东防波堤深度最大,可达-24米。海峡内第四纪地层厚度达34米。覆盖层以下即为风化的片麻岩基岩。钻孔资料的数据表明^[1],它们都属于五、六千年以来的沉积,平均沉积速率为每年0.5毫米。近几年的海岸研究资料认为,海峡淤积的泥沙有两个来源,一是1194至1855年,这660年间黄河夺淮以每年携带约10亿吨泥沙从苏北北部入海,引起海滩大幅度的增长;另一股来自岚山头方向河流输出的泥沙参预了湾顶泥沙的汇聚^[2]。另外,本港因受临洪河的影响,每年淤泥最高达1米,最低0.6米。估计每年可淤积10万立方米。近几年,由于这几条主要入海河流的中上游都修建了水库,使泥沙的补给减少,滩涂逐渐后退。目前,其趋势是:海峡西口稍有淤积,海峡中部、东部及东门口外略有冲刷。

连云港市海岸带北起苏鲁交界的绣针河,南止盐城、连云港两市交界的灌河,海岸线全长170公里。本区海岸地貌类型齐全,在