

旅大地理

刘世铨 编著

29

新 知 識 出 版 社

旅 大 地 理

刘世筠編著

新 知 識 出 版 社

一九五八年·上海

內 容 提 要

本書是一本小區域的鄉土地理。

旅大地區位於我國東北遼東半島的南端，包括大連、旅順兩
個市和金縣、長海兩個縣。這個地區港灣優良，水陸交通便利，對
東北和全國的經濟聯繫以及在對外貿易上都占有重要的地位。

本書對解放後旅大地區工農業生產的發展有較詳細的敘
述，同時也介紹了自然條件、人口地理以及本區歷史發展的特點
等。本書可供鄉土地理研究者和地理工作者參考，也可供中學地
理教師、大專學校地理系師生和關心旅大地區的讀者閱讀。

旅 大 地 理

劉世錡編著

★

新 知 識 出 版 社 出 版

(上海湖南路9號)

上海市書刊出版業營業許可證出015號

大東集成聯合廠印刷 新華書店上海發行所總經售

★

開本：787×1092 1/32 印張：3 1/2 插頁：1 字數：71,000

1958年6月第1版 1958年6月第1次印刷

印數：1—2,500本

統一書號：12076·174

定 價：(7)0.34元

目 錄

一	地理位置和自然特征.....	1
二	歷史發展的特点.....	27
三	居民.....	47
四	經濟.....	54
	(一)一般經濟特征.....	54
	(二)工業.....	58
	(三)農業.....	68
	(四)交通運輸業.....	96
五	城市.....	100

一 地理位置和自然特征

旅大地区位于我國东北南部沿海，占有遼东半島尖端和散布在附近黃海、渤海上的九十三个島嶼。西起東經 $120^{\circ}58'08''$ （旅順蛇島），東至東經 $123^{\circ}13'14''$ （長海縣海洋島），東西跨經度 $2^{\circ}15'06''$ ；南自北緯 $38^{\circ}43'20''$ （旅順老鐵山南端），北抵 $39^{\circ}22'30''$ （金縣簫簃島），南北占緯度 $39'10''$ 。由東北向西南延伸 125 公里，從西北至東南最寬 40 公里，最窄處僅 4 公里，平均約 20 公里。陸地總面積 2,426.84 平方公里。

旅大地区包括：大連和旅順兩個市，金縣和長海兩個縣。在行政上，大連市和旅順市合稱旅大市，金縣和長海縣由旅大市代管。

就土地面積來看，旅大地区的幅員僅占遼寧全省的 1.6%；但在这个地区上聚居着居民 1,412,204 人，人口占到全省的 6.8%。

旅大地区在地理上的特点是位置在東北最南部的沿海，略當東北海岸綫的中央，這對於本區以至對於東北全區以及內蒙古東北部的經濟發展起着顯著的影響。本區西北瀕臨渤海，東南面向黃海，海岸綫延長 652.55 公里，占東北海岸綫總長度的 41.72%，容易和海外接觸；而東北內部和內蒙古東北部的廣大地区通過本區和我國沿海各地及世界海路相聯系，也是非常方便。

遼東半島隔海和山東半島遙遙相對。半島南部的大連和旅順與山東半島北部的煙台和威海，同扼渤海的咽喉，是我國北部的優良港市和捍衛祖國首都的門戶。遼東半島最南端是形勢天然的港灣，也使旅大地區在區際經濟聯繫和對外貿易上，處於非常有利的地位，境內居住了眾多的人口，出現了巨大的工商業城市和國防重鎮。

但另一方面，由於本區地理位置的特別重要，過去五十年中，沙皇俄國和日本帝國主義先後用武力強佔了本區，作為侵略我國北部首先是東北的根據地。旅大地區為日本帝國主義佔領後，被利用來作為奴役東北和內蒙古人民的基地，為了便利掠奪資源，修築了港口設備和鐵路交通網，並建立了一些重工業和農產原料加工工業，使本區形成為日本帝國主義侵略我國的重要據點之一。

只有在解放以後，隨著東北經濟生活的普遍高漲，在各地區的經濟交流和對外貿易日益發展的條件下，本區優越的地理位置才充分發揮了作用，真正成為我國經濟發展的有利條件。

地形和構造

旅大地區平地只佔全部面積的四分之一，大部分是海拔數十公尺的丘陵，是一個多山丘的地域^①。因為它是東北東部長白山系南部千山山脈的尾間，所以這些丘陵軸部同長白山系一樣也是作東北—西南的華夏走向，與半島方向一致；岩石性質基本上也和長白山系相同。

整個地面自中央軸部向西北和東南沿海傾斜，根據構造

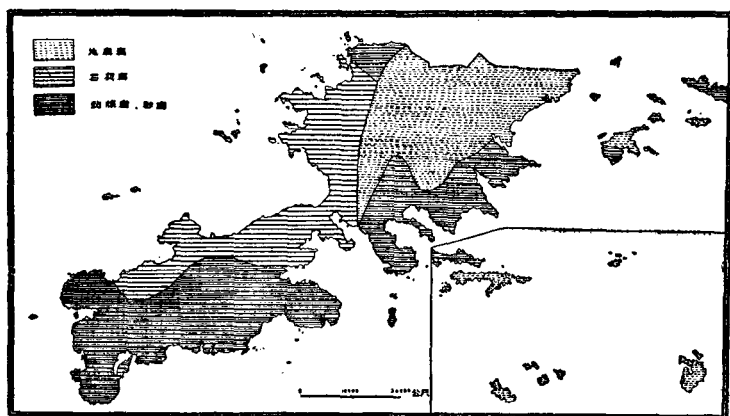


圖2 地質簡圖

· 基礎和地形起伏的差別，大致可以分为三个部分。

东北部 包括沈大鐵路石(河)金(縣)段以东和金縣大和尚山以北的地区，面積約占全区的十分之三。这一区域都是太古代的片麻岩、結晶片岩等为主的古地層。这些岩类經過長时期侵蝕剝削作用，減低了丘陵的高度和起伏，除小黑山(469公尺)和蓮花山(307公尺)等少数在300—400公尺左右外，其余区域都已經变成微波起伏的丘陵地，一般都是海拔100

① 从 $\frac{1}{25,000}$ 地形圖上所測旧有数字改算，旅大地区(島嶼不在內)各种海拔高度的面積比例如下：

海拔高度(旅順口基准面)	占土地面積%
200 公尺以上	2.7
200—100 公尺	15.1
100— 50 公尺	26.7
50— 20 公尺	30.4
20 公尺以下	25.1

公尺左右的淺丘，坡度多在 10° 以內；登沙河以北，地勢更見低平，已降至 40—50 公尺，以至 20 公尺，而與海面接近。順着這些西北—東南構造谷流入黃海的河川，河床坡度比較平緩，比降中游部分為 $\frac{1}{400} - \frac{1}{500}$ ，下游部分為 $\frac{1}{700} - \frac{1}{1,000}$ ，全流域為 $\frac{1}{250} - \frac{1}{380}$ ，因此下切能力都很小，谷地也顯得寬廣。沿河兩岸廣復着沉積物質，因而對於交通的影響不大，在土地利用上比其餘兩部分有利，並多優良鹽灘。但這種低平單調的地形，缺乏建設水庫的適宜壩址，也不利淤積河水利用。同時，這些古老岩層的風化物——粗糙的石英粒、大小不等的長石粒以及雲母的細微碎片組成了疏松粗糙的沙土，停積在地表面上，雨水滲透能力及蒸發能力都很強，所以境內河川流量極小。而在春秋乾燥多風季節，這些沙土還被風推送吹移，侵入河流中，如登沙河和大沙河的河槽中都沉積有無數黃沙，



圖 3 地 勢 圖

亦增加了本区域内河水利用上的困难。这些河川都以“沙”命名，正是这种情况的反映。但是，另一方面这些疏松物质却是良好的蓄水层，地下水很丰富，且水面较高，水质良好，发展井水灌溉颇有前途。

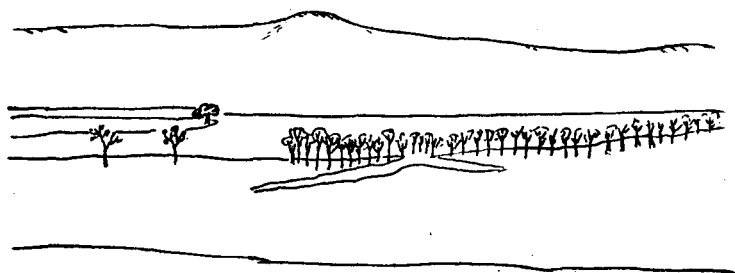


圖 4 片麻岩地帶地貌

西南部 包括沈大铁路金县车站与大和尚山以西及旅顺铁路一线以南的区域。西南部在地质构造上远比东北部复杂，因此它的地形也显得千差万别。属于元古代的粘板岩和砂岩为主的地层，占有全区地面一半的面积。粘板岩的分布范围较广，旅大公路北道沿线，以及从大连到小平岛一带都是以此为主的地层。粘板岩比较软弱，一般都已剥蚀成坦缓的山丘，平地较多，河谷也还宽敞，耕作、交通都较方便。从小平岛沿黄海岸向西到旅顺一带是砂岩分布地带。砂岩岩质坚硬，抗蚀力极强，因此这一带多急峻山丘。天险的旅顺口就是被砂岩山地所围绕。发育于砂岩和粘板岩低山地带的河流，水文网密度较大，一般河谷深邃而呈 V 字形，河床坡度陡急，比降中游部分为 $\frac{1}{100} - \frac{1}{200}$ ，下游部分为 $\frac{1}{500}$ 左右，全流域为 $\frac{1}{120} - \frac{1}{180}$ ，

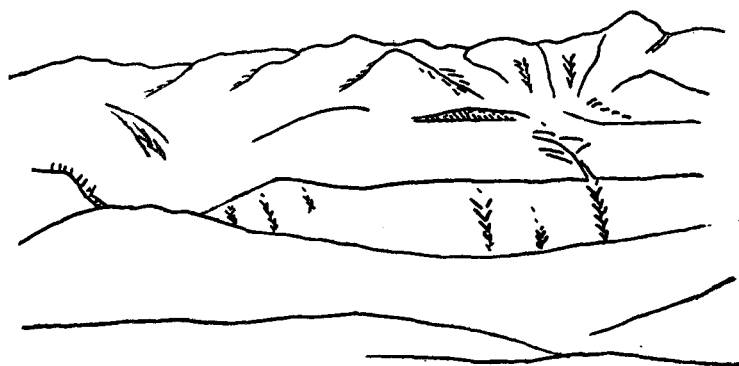


圖 5 砂岩地帶地貌

河岸陡急，沉積層很狹窄，不利農耕和交通；惟沿河多峽谷，易建設水庫，水質良好，是旅大市城市居民飲水和工業用水的主要來源。大連灣以北也有砂岩分布。大和尚山海拔 664 公尺，是旅大的最高處，山峯陡峭，均由砂岩和石英岩構成，林木稀少，聳立在遼東准平原上，宛如波濤中的岩島。

西北部 包括沈大鐵路及旅順鐵路一綫以北的區域。這一區域都是泥灰質石灰岩、石灰岩、砂質石灰岩、白云岩等震旦紀石灰岩類為主的古地層。由於地上水和地下水的共同溶解作用，到處呈現石灰岩地域特有的喀斯特地形。山丘不高，山形圓滑單調而呈倒扇狀，一般都具有緩而長的山麓平原，與平地直接相連；地表復蓋着一層紅色石灰土，土層瘠薄，但由於地勢傾斜和緩，對農墾妨碍不大。但在山坡陡峻或地面植被稀疏的地方，表土多被沖走，地面石骨嶙峋，光滑如鏡。沈大鐵路西側從金縣到南關嶺一帶，這種石芽地形發育比較普遍，對耕作交通不利。在這種石灰岩區域內，由於降水量大部分從薄

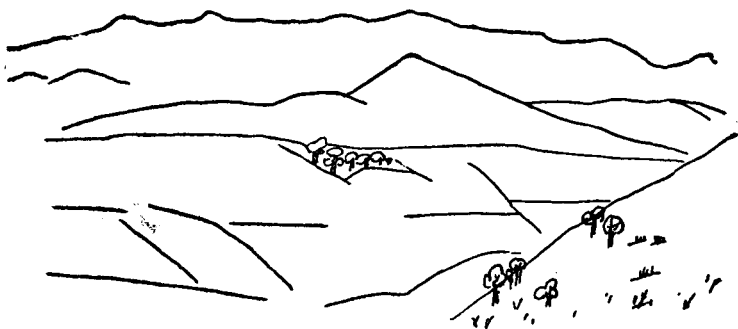


圖 6 石灰岩地帶地貌

層表土下或直接从石灰岩凹穴、罅隙和洞穴中漏失于地下深处，所以地面顯得特別干燥缺水，水文網發育得很不好，多半是干溝，只在大雨后有少量流水流出。这种岩層容易溶蝕漏水，不宜建筑水庫，故農業用水獲取極為困难。石灰岩区域从地面滲漏下去的雨水多淤積成地下湖泊，有时形成地下河流，因此从这里流出地面的泉水往往有强大的噴出量。这种石灰洞泉在金縣西北及以南最为發达，如大魏家村湧泉井已利用种植水稻。在大連甘井子区泉水村和兩井村以及旅順市水师营附近也有石灰洞泉（如龍眼泉），为居民飲用水源。

海岸和島嶼

旅大地区的海岸曲折而多变化。从普蘭店灣起环繞金州半島到大沙河口止，沿岸山崖聳立，有很多港灣，环海則島嶼罗列。

普蘭店灣狹長而深入內地，灣內小島頗多，便于帆船停泊，且多优良鹽灘。

金州灣位于金縣城西，灣的海底地形很坦淺，灣頭為一寬廣沙灘。金州灣和大連灣間的地峽（金州地峽）僅寬 4 公里，是本區最窄的地方。

大連灣東西長 24 公里，南北寬略等，周圍約 72 公里，是東北黃海沿岸第一大灣。口門很寬，口外有南、北三山島，南北並列。灣內分五小港，碇泊都極便利。青泥窪在灣的西南，大連港就在這裡。潮水套在灣的西端，套北甘井子是大連重要的工業區。河套在灣的北面，東、北、西三面有高地環繞。紅涯套在灣的東北，背負大和尚山，可作為船隻避風之所。大箇口在灣的東端，面積很小，只能容納四、五只船舶，且陸岸陡峻，不便貨物裝卸。這五個港以青泥窪港灣形勢最為優越，附近又有大面積平地可供市區建設需要，故自 1899 年開始筑港以來，僅十餘年時間就發展成為東北第一大港。

此外還有雙島灣、羊頭窪、旅順口、大窩灣和小窩灣等港灣多處，特別是旅順口形勢天險，為我國著名軍港。羊頭窪在老鐵山北麓，港灣不大，帆船停泊方便，且面向廟島列島，與山東蓬萊縣距離最近，是兩地帆船往來最早的寄碇處所。

旅大地區每 100 平方公里陸地面積擁有 28.35 公里長的海岸綫（不包括島嶼），因此海洋對本區經濟發展前途起着非常重要的作用。黃海和渤海擁有豐富的動植物等等資源，其中有許多具有巨大的國民經濟意義，提供了本區發展水產業的資源條件。黃海產魚特別豐富，每 1 公頃海面平均每年可產魚 14—16 公斤，是我國單位面積捕魚最高、同時也是世界上產量較高有地方。它們也是最便利的交通綫，又提供了本區發展鹽業的自然資源。最後，還調節了這裡的氣候，增加了自然風

光,使旅大成为最优美的游覽和療养地。

但海潮、風暴的侵襲,也威脅着这里的農、漁和制鹽等生產事業,这种灾害,在加强天气預报和海岸防护林的营造及其成長后,会逐步克服。

旅大地区的九十三個島嶼都位于大陸邊緣,离岸数十公尺至数千公尺,最远的亦不过 60 公里。島嶼总面积为 135.03 平方公里。多作东北—西南方向排列,而与海岸相平行,这是由于山丘半溺于海中而成。組成这些島嶼的岩層都与鄰近陸地的岩層相同。島嶼高度相差很大,外形互不相同并多变化。面積較小、表面坦平而略呈圓形的,当地居民叫做“砣子”,海拔高度一般由数公尺至 60 公尺,个别砣子亦有超过 100 公尺的(如海洋島附近的北砣子海拔 152.5 公尺,南砣子 100.2 公尺);面積較大、沿岸峭壁聳峙,多呈不規則形狀的,叫做“島子”,海拔高度一般从数十公尺至 200 公尺,其中以海洋島为最高(海拔 388.8 公尺),面積則以广鹿島为最大(26.79 平方公里)。

旅大地区最重要的島嶼群是長山列島,正当山东半島到朝鮮半島航道的要冲。長山列島由大小四十六个島子和砣子組成,作平行的兩行排列,故又分为里長山列島和外長山列島。里長山列島包括大、小長山島,广鹿島,格仙島,哈仙島,洪子东,砮蛸島,塞里島和烏蟒島等三十七个島嶼。其中大、小長山島和广鹿島較大。大長山島又名長山島,是一个狹長的島嶼,东半段多平地,西半段地势很險峻,南面到处都是海崖,沿岸适于漁船停系的处所很多。緊靠着大長山島东南面的是小長山島,島形狹長,是一个丘陵性島嶼,只有中部稍低平,可以

耕种，沿岸适于漁船停泊。里長山列島最西端的大島是广鹿島（光錄島）。島的西南部高丘屹立（海拔最高点 174 公尺），多海崖，北部低平，可耕地面積頗大，土壤也肥沃，所產糧食足供島上居民半年口糧，西岸可停泊。

广鹿島的东面是瓜皮島。島的地面很平坦，耕地面積很大，所產糧食足供島上居民大半年口糧。

外長山列島由海洋島，大、小耗島，塔蓮島和獐子島等九個島嶼組成。距离大陸最远的海洋島，形如小环，島的中部高峯聳立，向沿海傾斜很急。西岸有海灣凹入，周圍为連綿起伏的山丘所环抱，虽当外海波濤澎湃之际，灣內也很平靜，因此島上居民称它为“太平灣”，是發展海洋漁業的良好基地。獐子島在外長山列島最西端，也是一个丘陵性的島嶼，缺少耕地，但周圍魚蝦丰足，加以接近黄海北部和渤海各大漁場，所以是旅大地区最重要的漁業基地。“棍打獐子瓢舀魚”的傳說，便是这个海島物產富饒的生动寫照。

旅順西北約 46 公里的蛇島，主要是石英岩組成的岩島，地勢很陡峻，島的面積不到 1 平方公里。島上沒有居民。棲息着一種灰白色的、与岩石顏色一样的蝮蛇（响尾蛇的一種）。蛇的数目初步估計最少在几万条以上，毒性極强，制成藥酒，可以治療麻瘋病，成为旅大地区一種特殊的动物資源。

除上述各島外，其余島嶼一般面積都很小，目前大都沒有居民。这些島嶼的面積虽然有限，但却控制着广大的海面，不特是海洋捕魚業的良好基地，在祖國的海防上也有重大意义。

这些深入陸地的港灣和半溺于海水中的岩島，顯然都是海岸沉陷的痕跡。但在旅大地区又可普遍觀察到隆起海蝕階

地(如旅順龍王塘)、海濱平原(夏家河子、青雲河至大沙河口間)、海穴和海崖(金縣龍王廟、大連老虎灘、黑石礁等處),高出海水面數公尺至數十公尺;又有原來是島嶼,現在已由天然沙堤把它和大陸連接在一起,變成陸系島(如小平島)的。此外,還可看到河成階地(馬欄河)和石灰岩峽谷(金縣以北)等地形,這些又都是海水後退、陸地回升的有力證據。

總的說來,旅大地區的海岸在最近地質時代曾經是先下沉而後又上升的。不過下沉的程度較大,時間較久;而上升的程度較小,時間也較新。並且現在仍處在緩慢上升過程中。所以上升現象雖然很顯著,但還不能完全掩蓋下沉的確鑿證據,因而旅大地區的海岸綫就顯得十分錯綜複雜。這種海岸在地理學上稱為複式海岸。

氣 候

旅大地區的氣候遠比東北其他地區溫和,具有較長的無霜期(7個月),適中的降水量(600毫米)和充分的日照(全年日照比率62%),對於經濟活動有許多優點。但由於本區位在大陸東岸邊緣,在氣候上受冬季風與夏季風勢力交替的影響極深,具有冬寒晴燥、夏熱多雨的顯明對比;同時,又因位據遼東半島最南端,接受了海洋的恩惠,具有海岸型氣候的特點,因此,氣候上的大陸性程度又遠比東北其他地區緩和。

旅大地區的年平均溫度約在 10°C 左右,年較差在 29°C 左右,與沈陽的年均溫 7.3°C ,年較差 37.9°C ,哈爾濱的年均溫 3.2°C ,年較差 44.9°C 比較,顯然暖和得多。比緯度相近的天津也要溫和些,略與保定的溫度相近。

一般習慣，以月平均溫度在 10°C 以下的時季為冬季，則旅大地區冬季長達 6 個月（11—4 月）之久，與東北北部比較也只短 1—2 個月。旅大地區的冬季雖然不短，但寒冷程度與東北內地相比是有差別的；月平均溫度低於 0°C 的冰凍期，在旅大地區只有 3 個月（12—2 月），且最寒月（1 月）的月平均溫度也只在 -5°C 左右，這比沈陽和哈爾濱的冰凍期要短 2 個月，比沈陽和哈爾濱的最寒月平均溫度則各高 8°C 和 15.9°C ，因此，許多自然現象和經濟活動所受寒冷的影響，也遠比東北內地輕微。

氣 溫

氣象站	月 平 均 溫 度											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
大 連	-5.2	-3.5	1.9	9.4	15.4	20.2	23.6	24.5	19.9	13.8	5.3	-1.9
旅 順	-4.4	-3.0	1.9	8.8	14.6	19.4	23.2	24.2	20.0	14.2	5.9	-1.0

如果以月平均溫度 22°C 以上為夏，則旅大地區雖然位於東北的最南端，夏長也只有 2 個月（7、8 月），而且最熱月（旅大為 8 月，東北內地為 7 月）的平均溫度反比緯度較高的遼寧省南部一帶為低；至於每候（5 天）平均溫度在 30°C 以上的酷熱期，則幾乎沒有；此時海風徐徐吹拂，毫無燠熱的感覺，適宜於避暑消夏。

以上的月平均溫度雖然也可以看到旅大地區全年溫度變化的一般情況，但是細微變化尤其是冬季溫度的倏寒倏暖的特點不能觀察到。冬季，本區在蒙古高氣壓控制下，溫度一般比大陸西岸同緯度地方為低（本區與歐洲地中海區域同一緯度，但 1 月平均溫度一般要低 15°C ）外，又恰當蒙古高氣壓和

阿留申低气压的过渡地带，从蒙古高压东指的冷气流，常以爆发性“寒潮”袭来，会造成经济上的严重损失。当“寒潮”由蒙古高原越渤海面袭来时，旅大地区的气温就会显著下降，较平均值低 15°C 左右（金县的绝对最低温度是 -21.3°C ，大连和旅顺则各为 -19.9°C 和 -19.3°C ），陆表、水面冻结程度都很厉害，野外生产活动也会受到很大限制。陆地冻结深度虽随土质、方向不同而变化，大都在 1 公尺以内^①，所以大连自来水管的深度都埋在 1 公尺以内，但个别严寒年度亦可冻结到 1 公尺以下^②，就能引起重大损害。

表 ($^{\circ}\text{C}$)

年平均	年较差	绝对最高		绝对最低		记录年代
		温度	年月	温度	年月	
10.3	29.7	35.7	1920,8	-19.9	1931,1	1905—1940
10.5	28.6	35.4	1920,8	-19.3	1917,1 1931,1	1950—1954 1906—1940

水库结冰最大厚度有 0.445 公尺。渤海水浅，盐分少且深受四周陆地降温影响，严寒时期结冰可远至离岸 5—6 公里的海面上；温暖的黄海靠岸地方亦有薄冰出现，对船舶进出港口有些影响，故大连港有破冰船设置。沿海水产养殖也会遭受冷冻损害，1956 年旅大海带养殖即因严寒而减产。

当我国境内的温带气旋在本区过境时，有从海洋方面吹来平稳的西南风，气温就会很快上升好几度，虽在隆冬，也常有酷似阳春三月的天气，向阳坡冰雪可以局部消融。由于旅大地区气旋活动次数的季节分配比较均匀，气旋过境在时间上

① 据过去测定：陰坡地方沙磧地平均深度有 0.93 公尺，陽坡地方有 0.74 公尺。

② 据过去测定：境内地下冻结最大深度为 1.04 公尺。