

書號：101

對內書刊

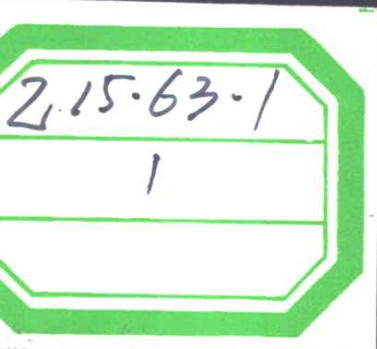
列入交代

中國航路指南

第一卷

東京海灣北濱至汕頭港附近
包括海南島、南海諸島

1954年2月刊行



中國人民解放軍
海軍司令部 海道測量局

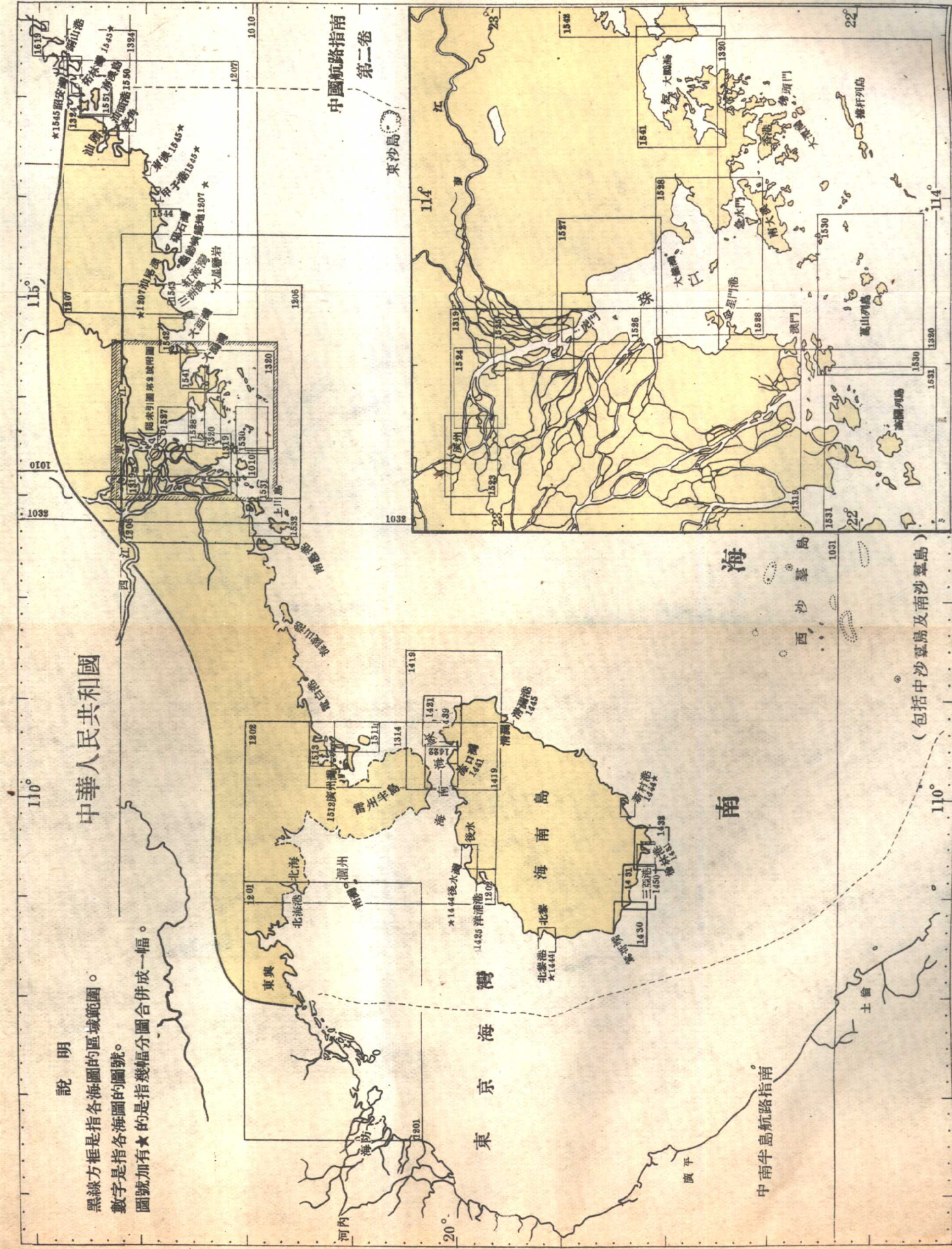
明說

黑線方框是指各海圖的區域範圍。

數字是指各海圖的圖號。

圖號加有★的是指幾幅分圖合併成一幅。

中華人民共和國



前 言

中國航路指南第一卷記述全國沿海的總記、航路記及自中越交界北崙河起到汕頭港附近的沿岸記事，並包括海南島及南海諸島。

本卷的記事依據下列各種資料編譯而成。

1. 1931 年日版中國東岸水路誌第二卷。
2. 1941 年日版中國南海水路誌第二卷。
3. 1941 年日版台灣南西諸島水路誌。
4. 1937 年英版中國航路指南第一卷及 1950 年的第八號補編。
5. 1950 年英版中國航路指南第二卷（第二版）。
6. 1937 年英版中國航路指南第三卷及 1948 年的第六號補編。
7. 改正到 1954 年 2 月 28 日航船佈告第 27 號。
8. 本局搜集的各種資料。

本卷的記事大部份是依據外版資料編譯而成，難免尚有與現況不符之處，使用時應予注意爲要。

各艦艇如有發現本卷的遺誤，或有補充資料，希即通知本局，以便改正。

1954 年 2 月

凡 例

1. 方位用真方位，自正北 0 度起向右迴轉至 360 度止，用磁方位的時候用點或度來表示。
2. 風浪記它吹來的方位爲方位，海潮流記它流去的方位爲方位。
3. 燈光的方位，採取從海上向燈光所成的方位。
4. 方位後面附加「方」字的，像北方、東方，是表示它的概略方位，方位前面附加「偏」字的，像偏北、偏北東，是表示在這個方位的左右兩點之間。
5. 河流的左側、右側，是依據面向上游時的左右來稱呼河流的左側、右側；河流的左岸、右岸是依據面向下游時的左右來稱呼河流的左岸、右岸。
6. 水深是指深度基準面以下的水深，用公尺爲單位。
7. 高度是指平均水面以上的高度，用公尺爲單位。
8. 氣壓及雨量用公釐、濕度用百分比、溫度用攝氏度數計算。
9. 風力是依據蒲福爾氏風級自 0—12，風速用公尺/秒來計算。
10. 記在地名後面的經緯度是大概位置。

中國航路指南第一卷目錄

	頁		頁
第一篇 總記	1	危險區內諸險礁及暗沙	53
概況.....	1	危險區外南東部航門、險礁及	
交通及通信.....	2	暗沙	56
氣象.....	6	危險區外南西部諸島嶼及礁灘	57
氣壓及風候.....	6	危險區北西部諸島嶼及險礁... ..	61
颱風	14	鄭和羣礁	61
氣溫及天候	20	道明羣礁	63
海流	25	競業羣礁	63
潮汐及潮流	27	北危礁	64
結冰	32	北危礁東方諸暗沙	64
漁柵	32	西沙羣島	65
信號	32	中沙羣島	70
航路標誌	33	第四篇 東京海灣北部珍珠	
供給	35	港西角附近至湓尾	
船塢及修理	35	角	73
標準時	35	東京海灣北西側	73
第二篇 航路記	37	珍珠港	73
輪船航路	37	防城河口	74
帆船航路	45	北海港	75
第三篇 南海諸島	51	東京海灣北東側	79
南沙羣島	51	烏石港	81
危險區南方諸險礁及暗沙	51	流沙港	82
		苞西港	84

	頁		頁
第五篇 海南島及海南海峽		雷州半島·····	133
·····	85	外羅門水道·····	133
海南島·····	85	廣州灣及其近海·····	135
南西側·····	86	廣州灣·····	140
榆林港·····	87	湛江港·····	145
三亞港·····	91	廣州灣口至珠江口·····	152
崖州灣·····	95	水東港·····	152
鶯歌海灣·····	97	電白港·····	153
西側·····	97	海陵山港·····	155
北黎港·····	98	廣海灣·····	163
北西側·····	101	崖門外口·····	166
洋浦港·····	102		
南東側及東側·····	103	第七篇 珠江口附近 ·····	169
瑯琊灣·····	103	澳門·····	171
新村港·····	105	大濠水道·····	176
北鰲港·····	108	萬山列島及險礁·····	178
清瀾港·····	109	佳蓬列島及險礁·····	181
海南海峽·····	112	擔杆列島及險礁·····	182
海峽東口近海·····	113	隘洲列島·····	183
海峽南側·····	114	三門列島·····	183
海口港·····	118	外伶仃島及險礁·····	183
海峽北側·····	126	大濠島·····	184
海峽西口近海·····	129	薄寮西水道·····	185
第六篇 海南海峽至珠江口		薄寮洲·····	188
·····	133	薄寮東水道·····	189

	頁
鴨巴甸水道及險礁·····	192
擔杆水道·····	195
香港島南側·····	196
大欽門及其附近·····	197
果洲列島及險礁·····	197
一般航法·····	202
香港島·····	203
香港·····	203
第八篇 珠 江 ·····	221
香港到珠江間的各水道·····	221
珠江口·····	227
珠江(航道)·····	238
廣州港附近的航道·····	244
黃埔港·····	246
廣州港·····	256
一般航法·····	265
第九篇 香港至大亞灣及東 沙羣島 ·····	269
佛頭角至大鵬灣·····	269
大鵬灣·····	275
大鵬角至奚齊角·····	286
大亞灣及其附近·····	287
大亞灣·····	289
東沙羣島·····	294
南衛灘及北衛灘·····	296

	頁
第十篇 大星山角至詔安灣 附近 ·····	297
大星山角·····	297
三洲澳·····	297
紅海灣·····	299
汕尾港·····	300
碣石灣·····	303
甲子港錨地·····	307
甲子港·····	307
神泉灣·····	309
石井澳錨地(東澳錨地)·····	310
赤沙澳錨地(石碑山角錨地)·····	310
靖海灣·····	311
海門港·····	312
企望灣·····	314
汕頭港附近·····	315
汕頭港·····	317
汕頭港到詔安灣附近·····	325
南澎列島·····	326
勒門列島·····	327
南澳島·····	329
柘林灣·····	332
大埕灣·····	333

- 附表第 1. 海南海峽潮流（東流及
西流）開始時刻表
- 附表第 2. 各主要港口間的里程表
- 附表第 3. 香港氣象表
- 附表第 4. 廣州氣象表

地名索引

拓公尺、公尺拓、呎公尺換算表



中國航路指南第一卷插圖目錄

對 景 圖

頁

第 1 號	從南方望北海錨地附近·····	} 74
第 2 號	從北西方望瀾洲島·····	
第 3 號	從南西方望大洲島·····	} 108
第 4 號	從東南東方望銅鼓嘴·····	
第 5 號	從北方望抱虎山·····	} 110
第 6 號	從北北東方望北士·····	
第 7 號	從東方望七洲列島·····	
第 8 號	從西方望木欄頭北西端的海南圓崖·····	} 116
第 9 號	從西北西方望舖前山塔·····	
第 10 號	從東方望龍水嶺（蔚萃嶺）·····	138
第 11 號	從南西方望南鵬島·····	156
第 12 號	九澳島燈塔·····	} 170
第 13 號	從南東方望東望洋燈塔·····	
第 14 號	從南方望萬山列島及擔杆列島·····	} 180
第 15 號	從東方望擔杆列島·····	
第 16 號	從南方望大亞灣附近·····	288
第 17 號	湖東角砲台·····	} 306
第 18 號	石碑山角附近·····	
第 19 號	汕頭港外避險目標·····	316
第 20 號	新大岩附近·····	328
第 21 號	鵝鑾礁附近·····	332

附 圖

	頁
第 1 高雄港潮候曲線·····	28
第 2 馬公港潮候曲線·····	
第 3 基隆港潮候曲線·····	
第 4 廈門港潮候曲線·····	
第 5 青島港潮候曲線·····	30
第 6 大沽北墩潮候曲線·····	
第 7 大連港潮候曲線·····	

中國航路指南第一卷

第一篇 總 記

概況 我國在太平洋的西濱，從中越交界的北崙河口起，到中朝交界鴨綠江口，及沿海二千六百多個大小島嶼，海岸線全長二萬三千多公里。

全國的海岸分屬四個海區，南海、東海、黃海、渤海。

5

從北崙河口到台灣海峽的沿海屬南海，包括海南島及南海諸島。

從台灣海峽到長江口的沿海屬東海，包括台灣澎湖各島。

從長江口以北到鴨綠江口的沿海屬黃海。

從山東半島登州海峽到遼東半島南端老鐵山高角以西的海面屬渤海。

沿海海岸區域的劃分 1952年依各大行政區域及沿海實際情形，暫作以 10
下的劃分：

從中越交界地點起，到廣東福建兩省交界地點止（包括海南島及南海諸島）
稱華南海岸。

從廣東福建兩省交界地點起，到海州灣北緯35度一綫止（包括台灣、澎湖各
島嶼）稱華東海岸。

15

從北緯35度一綫以北到河北遼西兩省交界地點止，稱華北海岸。

從河北遼西兩省交界地點起，到中朝交界地點止，稱東北海岸。

沿海主要河流 我國西部高聳，南東低平，華南海岸主要河流有珠江，在
廣州附近與東江、北江、西江互通，下游分別流入南海。

華東海岸主要有閩江、錢塘江、長江各河流。

20

閩江發源自仙霞嶺，由建溪、富屯溪、沙溪等匯合而成，下游流入東海。

錢塘江、靈江和甌江都發源自南嶺南東山坡，一般水流很急且多淺灘，不便航行。

長江全長五千二百公里，爲我國第一大河流，發源在青海巴顏喀喇山的南坡，經青海、西康、雲南、四川、湖北、湖南、江西、安徽、江蘇九省，流入東海。

5 華北海岸主要有黃河海河（沽河）等各河流。

黃河全長四千四百多公里，是我國第二大河流，發源在青海巴顏喀喇山噶達素齊老峯北坡，經青海、甘肅、寧夏、綏遠、山西、陝西、河南、河北、山東九省，下游在利津流入渤海。

10 海河（沽河）上游有白河、永定河、大清河、子牙河、南運河五大支流，匯合在天津附近，流入渤海。

東北海岸主要有遼河、鴨綠江等河流。

遼河有東西兩源，東遼河發源於遼西、吉林邊境的山地，西遼河發源在熱河西境的山地，兩源在三江口以南匯合，下游在遼東海灣入海。

鴨綠江和向東流入大海的圖們江爲中朝間天然的國界，鴨綠江下游流入黃海。

15 主要港灣 航路指南第一卷所記各主要港灣有北海、湛江、榆林、海口、澳門、廣州、黃埔、香港、汕尾、汕頭。

航路指南第二卷所記各主要港灣有馬公、高雄、基隆、廈門、福州、溫州、寧波、上海。

20 航路指南第三卷所記各主要港灣有連雲港、青島、威海衛、煙台、龍口、天津、秦皇島、葫蘆島、營口、旅順、大連、安東。

交 通 及 通 信

海上航路 我國航業解放前一直操縱在帝國主義手裏，加之在國民黨反動派潰敗期間，又遭受到嚴重的破壞和劫奪。解放後雖逐漸恢復，但因美帝侵佔我國台灣，破壞我沿海航道系統，致航運不能全面恢復與發展。

25 內河航路 我國可通輪船的內河航路共約一萬五千多公里，可通帆船的內河航路約二萬四千公里，主要航路首推長江、珠江、黑龍江、黃河。

長江 自長江口至漢口長約一千一百公里，可通千噸以上輪船。自漢口到宜昌長六百八十公里可通一般輪船，宜昌到宜賓可通吃水3公尺以下的淺水輪船，宜賓到上游金江街可通帆船，全長達四千一百公里，此外尚有很多支流可通小輪船。

珠江 珠江航道由珠江口到廣州及由廣州到梧州均可通行輪船，此外有 東江、北江等，內河航運十分便利。 5

黑龍江 黑龍江航權為中蘇兩國所共有，除每年9月至次年4月為結冰期外，航行其間的汽輪很多。

黃河 黃河水勢很急且河床淤淺，可通小輪處，僅有寧夏石嘴子到綏遠包頭一段，據說尚未正式通航，帆船多以陝縣為中心。 10

其他如遼河、海河、甬江、甌江，均可通行輪船。

鐵路 我國鐵路在解放後，有偉大的成就，如湘桂鐵路來鎮段的修築，僅1年另1個月全部修復通車。成渝鐵路過去計劃了四十多年，終未實現，解放後在蘇聯專家幫助之下，僅以兩年時間，就全部築成通車。天蘭鐵路也鋪軌過定西。更天成鐵路為貫通西南西北及中原區的動脈。 15

到1953年止我國有下列各鐵路：

- | | | | |
|-------------------|--|--------------|----|
| 1. <u>海南島環島幹綫</u> | <u>榆林</u> 到 <u>三亞</u> | 長20公里。 | |
| 2. <u>海南島環海幹綫</u> | <u>三亞</u> 到 <u>北黎</u> | 長180公里。 | |
| 3. <u>滇緬鐵路</u> | <u>昆明</u> 到 <u>石咀子</u> | 長12公里。 | |
| 4. <u>滇越鐵路</u> | <u>昆明</u> 到 <u>河口</u> （現通 <u>碧色寨</u> ） | 長465公里。 | 20 |
| 5. <u>川滇鐵路</u> | <u>昆明</u> 到 <u>霑益</u> | 長174公里。 | |
| 6. <u>廣九鐵路</u> | <u>廣州</u> 到 <u>九龍</u> | 長142 + 36公里。 | |
| 7. <u>粵漢鐵路</u> | <u>廣州</u> 到 <u>武昌</u> | 長1106公里。 | |
| 8. <u>台灣縱貫正綫</u> | <u>基隆</u> 到 <u>高雄</u> | 長414公里。 | |
| 9. <u>宜蘭鐵路</u> | <u>基隆</u> 到 <u>蘇澳</u> | 長95公里。 | 25 |
| 10. <u>台中鐵路</u> | <u>竹南</u> 到 <u>彰化</u> | 長99公里。 | |

	11. 東港鐵路	<u>高雄</u> 到 <u>東港</u>	長 62 公里。
	12. 台東鐵路	<u>台東</u> 到 <u>花蓮港</u>	長 176 公里。
	13. 黔桂鐵路	<u>柳州</u> 到 <u>清泰坡</u> (現通 <u>金城江</u>)	長 472 公里。
	14. 湘桂鐵路	<u>衡陽</u> 到 <u>鎮南關</u>	長 1025 公里。
5	15. 南潯鐵路	<u>南昌</u> 到 <u>九江</u>	長 129 公里。
	16. 浙贛鐵路	<u>杭州</u> 到 <u>株州</u>	長 941 公里。
	17. 寧蕪鐵路	<u>南京</u> 到 <u>蕪湖</u>	長 91 公里。
	18. 滬杭鐵路	<u>上海</u> 到 <u>杭州</u>	長 196 公里。
	19. 滬寧鐵路	<u>上海</u> 到 <u>南京</u>	長 312 公里。
10	20. 成渝鐵路	<u>成都</u> 到 <u>重慶</u>	長 505 公里。
	21. 蚌水鐵路	<u>蚌埠</u> 到 <u>水家湖</u>	長 61 公里。
	22. 淮南鐵路	<u>田家庵</u> 到 <u>裕溪</u>	長 214 公里。
	23. 道清鐵路	<u>新鄉</u> 到 <u>焦作</u>	長 64 公里。
	24. 天蘭鐵路	<u>天水</u> 到 <u>蘭州</u>	長 376 公里。
15	25. 隴海鐵路	<u>連雲港</u> 到 <u>天水</u>	長 1389 公里。
	26. 京漢鐵路	<u>北京</u> 到 <u>漢口</u>	長 1216 公里。
	27. 膠濟鐵路	<u>青島</u> 到 <u>濟南</u>	長 392 公里。
	28. 津浦鐵路	<u>天津</u> 到 <u>浦口</u>	長 1009 公里。
	29. 石德鐵路	<u>石家莊</u> 到 <u>德州</u>	長 181 公里。
20	30. 石太鐵路	<u>石家莊</u> 到 <u>太原</u>	長 236 公里。
	31. 同蒲鐵路	<u>大同</u> 到 <u>風陵渡</u>	長 835 公尺。
	32. 京包鐵路	<u>北京</u> 到 <u>包頭</u>	長 814 公里。
	33. 京古鐵路	<u>北京</u> 到 <u>古北口</u>	長 144 公里。
	34. 京山鐵路	<u>北京</u> 到 <u>山海關</u>	長 418 公里。
25	35. 旅順鐵路	<u>周水子</u> 到 <u>旅順</u>	長 50 公里。
	36. 鶴崗鐵路	<u>立鶴</u> 到 <u>鶴崗</u>	長 54 公里。

37. 錦古鐵路	<u>錦州到古北口</u>	長 542 公里。	
38. 金城鐵路	<u>金州到城子疃</u>	長 104 公里。	
39. 城鷄鐵路	<u>下城子到鷄西東站</u>	長 104 公里。	
40. 湯林鐵路	<u>南叉到伊春</u>	長 105 公里。	
41. 鴨大鐵路	<u>鴨圓到大栗子</u>	長 113 公里。	5
42. 鳳寬鐵路	<u>鳳城到寬甸</u>	長 112 公里。	
43. 新義鐵路	<u>新立屯到義縣</u>	長 131 公里。	
44. 四梅鐵路	<u>四平到梅河口</u>	長 155 公里。	
45. 梅輯鐵路	<u>梅河口到輯安</u>	長 246 公里。	
46. 長大鐵路	<u>長春到大連</u>	長 705 公里。	10
47. 安瀋鐵路	<u>安東到瀋陽</u>	長 258 公里。	
48. 瀋吉鐵路	<u>瀋陽到吉林</u>	長 445 公里。	
49. 大鄭鐵路	<u>大虎山到鄭家屯</u>	長 365 公里。	
50. 白阿鐵路	<u>白城子到阿爾山</u>	長 354 公里。	
51. 長白鐵路	<u>長春到白城子</u>	長 329 公里。	15
52. 平齊鐵路	<u>四平到齊齊哈爾</u>	長 573 公里。	
53. 長圖鐵路	<u>長春到圖們</u>	長 527 公里。	
54. 牡圖鐵路	<u>牡丹江到圖們</u>	長 249 公里。	
55. 林東鐵路	<u>林口到東安</u>	長 171 公里。	
56. 牡佳鐵路	<u>牡丹江到佳木斯</u>	長 328 公里。	20
57. 寧嫩鐵路	<u>寧年到嫩江</u>	長 182 公里。	
58. 齊北鐵路	<u>齊齊哈爾到北安</u>	長 231 公里。	
59. 綏佳鐵路	<u>綏化到佳木斯</u>	長 383 公里。	
60. 拉濱鐵路	<u>拉法到哈爾濱</u>	長 266 公里。	
61. 濱長鐵路	<u>哈爾濱到長春</u>	長 241 公里。	25
62. 濱綏鐵路	<u>哈爾濱到綏芬河</u>	長 548 公里。	

63. 濱北鐵路 哈爾濱到北安 長 333 公里。

64. 濱洲鐵路 哈爾濱到滿洲里 長 936 公里。

公路 解放初期全國通車的公路只有一萬六千公里，在人民政府領導之下，經過四年的大力修整和建設，到目前共有公路十六萬九千七百多公里，其中除部
5 份尚須修整外，全國可通車的公路已有十萬公里以上。

依各行政區來看，其分佈情形，東北約佔14.4%，華北12.7%，西北13.4%，華東 20.8%，中南 26.5%，西南 9.5%，內蒙 2.5%，可見我國公路的分佈東部密而西部較稀。

航空 抗日戰爭前我國航綫里程共一萬一千公里；戰後發展至九萬二千公
10 里。過去我國空中交通一開始就掌握在帝國主義者手中，1929年出現的中國航空公司就是美國和中國「合辦」的；1931年成立歐亞航空公司又是中德兩國「合辦」的。抗日戰爭後都變成國民黨官僚資本所有，而且這反動政府更將航空權出賣給美帝，由陳納德的「民航空運隊」獨佔了。直至1949年11月中國中央兩航空公司留港員工宣佈起義，接受中央人民政府的領導，於是兩公司的交通器材和
15 設備才歸我人民所有，現在國內外的航空交通，都正在從事建設中。根據中蘇民用航空股份公司的協定，在國際已開闢北京至赤塔、北京至伊爾庫次克、北京至阿拉木圖的民用航線，國內更開闢了津渝、津穗、渝漢、渝昆、渝筑、渝蓉等航綫。

通信 沿海各主要港口如上海、大連、廣州、青島等及香港、基隆均有設
20 置海岸電台，廣播天氣預報，暴風警報及報時信號等。

各港市區內郵政、電信、電話等設備，均十分普遍。（詳細參閱各篇通信記事）。

氣象—氣壓及風候

控制我國氣候的活動中心 所謂活動中心即半永久性的高低氣壓中心，
25 其分布盛衰和移動，大致起於高低緯度和海陸間溫度的差異。但是一方面它又轉過來影響於溫度、雨量和其他氣候因素的變動，其間關係錯綜複雜。控制我國氣

候的活動中心有六：(1)蒙古高氣壓；(2)阿留申低氣壓；以上兩者盛行於冬季。(3)夏威夷高氣壓；(4)蒙古低氣壓；此兩者盛行於夏季。(5)大陸副熱帶高氣壓；(6)赤道低氣壓；該兩氣壓僅於過渡時期出現，影響較小。

我國大陸在行星風系中，就緯度方面說，秦嶺以北屬西風帶，秦嶺、南嶺間屬副熱帶高氣壓帶，南嶺以南則屬信風帶。但因幅員遼闊，溫度極端，夏熱冬寒，地面的氣壓隨之冬高夏低；同時海洋上的氣壓變化恰和大陸背道而馳。氣流自高氣壓向低氣壓處流動，於是地面上的行星風系幾完全被破壞。大陸冬季為高氣壓所籠罩，夏季受低氣壓的控制；海洋冬季低氣壓發達，夏季則高氣壓強盛，於是海陸之間發生季節風。冬季由陸而海，夏季由海而陸，加之地球自轉的偏向作用，大陸東岸冬季多北風、北西風和北東風，夏季多南風、南西風和南東風。只有在過渡時季，原始的行星風系方能稍露面目，但時間很為短促。1月是我國大陸平均氣溫極低氣壓最高的月份，可以作為冬季的代表。這時高氣壓中心位置在蒙古高原北西境，海平氣壓達778公厘之多。我國北西部全為高氣壓所籠罩，由這裏向海岸逐漸減低，至南東沿海一帶，減低至766公厘。一月的低氣壓中心有二：一是亞洲北東阿留申低氣壓，一是赤道以南的赤道低氣壓。全國的風向，多由這個高氣壓中心吹向四周較低的地方，因而形成東亞的北東季節風。又因受地球自轉的偏向作用和影響，在高氣壓以東，顯然分為二股，一股由東北經日本直指阿留申，方向初為北西，後折為南西。一股由華北經華中、華南直指赤道低氣壓帶，方向初為北西，漸轉為北風，最後成為北東。所以東北的北部多北西風，南部多南西風（這又由於興安嶺聳峙在北西的結果，同時和黑龍江下游低氣壓槽的存在有關係）華北和渤海、黃海洋面，盛行北風和北西風，華中、華南和東海、南海，盛行北風和北東風。新疆天山北路一月獨多南風，因為它位於蒙古高氣壓中心的北西所致。西南高原和西藏，一月盛行南西風，則因本區高度俱在二千公尺以上，已經超過北東季節風可及的範圍，大氣的運行和低空不同的緣故。各地氣壓度數差別很大，平均氣壓配置圖上等壓線的分布很密，由蒙古高原以至南東沿海，氣壓相差約10公厘，所以北東季節風的來勢較為猛烈。