

書號：103

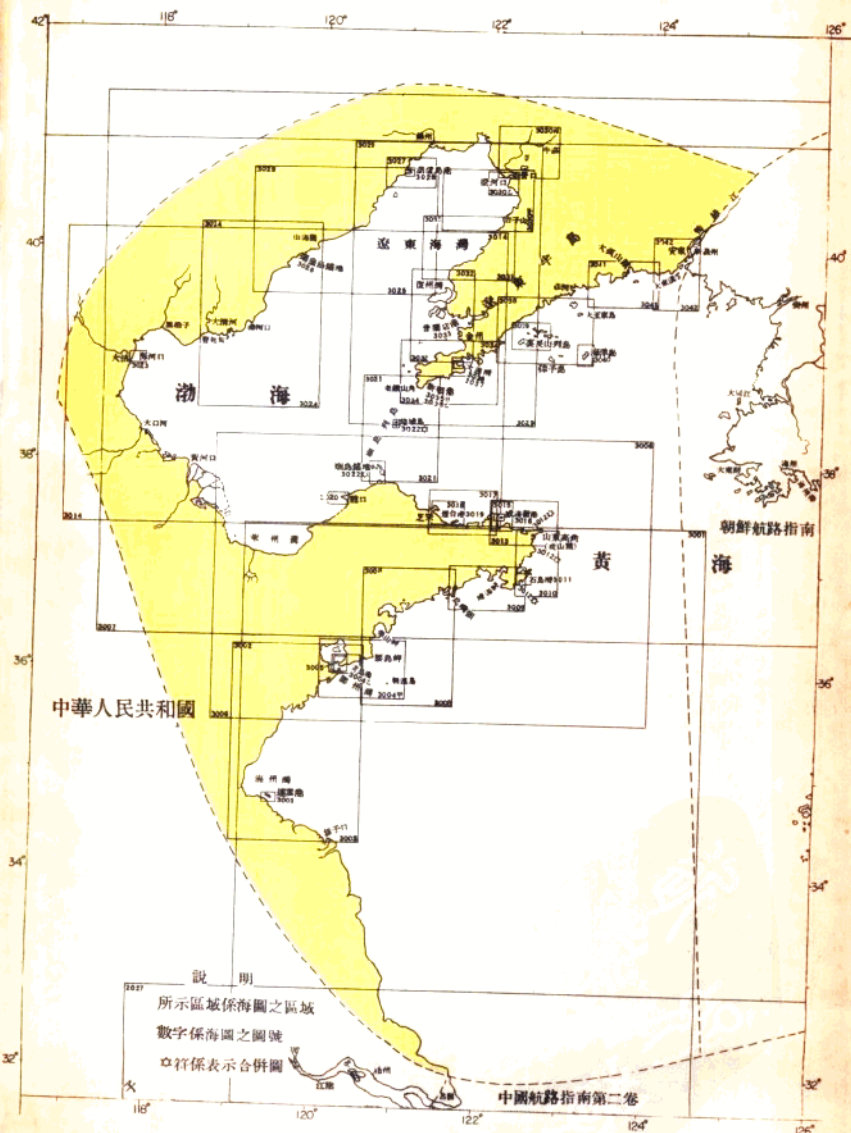
中國航路指南

第三卷

長江口北角至鴨綠江口

1952年12月刊行

國人民
放軍 海軍司令部海道測量部



前 言

本卷航路指南記述長江口北角至鴨綠江口之沿岸記事。

本卷記事依據以下各種資料編譯而成：

1. 1942 年日版中國東岸水路誌第 1 卷。
2. 1931 年日版中國東岸水路誌第 1 卷第 2 冊。
3. 1937 年英版 China Sea Pilot Vol. Ⅲ.
4. 1948 年同上 Supplement No. 6.
5. 改正至 1952 年本局航船佈告第 119 號。
6. 本局搜集之各種資料。

本卷所記各項記事主要依靠外版材料編譯而成，本局曾於 1951 年依據上述外版資料刊行航路指南單行本，現雖有部份根據新資料加以修正，但難免尚有與現況不符之處，使用時應予注意爲要。

希各艦艇如有發現沿岸有變更之情況，請隨時直接通知本局，以便補充或改正。

1952 年 12 月

凡 例

1. 所載方向，均自正北 0 度起向右迴轉至 360 度止。
2. 燈光之方向，係從海上方面計算。
3. 所示地名之經緯度均係概位。
4. 距離以哩、鏈、公里、公尺計算之，緯度之 1 度 = 60 哩。
5. 潮流之速度以節計，流速 1 節，即指速度每小時 1 哩。
6. 深度以略最低低潮面（或大潮低潮面）為基準面，採用公尺為單位，被淹沒之礁石淺灘，亦係由該基準面算起。
7. 高度指在平均水面上或平均大潮高潮面上之高度，以公尺為單位。
8. 風向以其來之方向為方向，海流潮流則以流去之方向為方向。
9. 方位加「方」字係指概略方位，如北北東方、西南西方。方位加「偏」字係指方向之左右 2 點之間，如偏北、偏東北。
10. 氣壓及雨量以公釐計，溫度以攝氏度數計。
11. 風速以秒/公尺計，即指每秒間之速度。

中國航路指南第三卷目錄

頁	頁
第一篇 總記.....1	塘沽新港.....33
概況.....1	大沽錨地至河口.....34
交通及通信.....1	河口至天津錨地.....38
氣象.....2	天津錨地.....41
冰.....3	海河航泊參考資料.....42
海流.....3	渤海西濱.....48
潮汐及潮流.....3	渤海南濱.....51
信號.....4	萊州灣.....51
航路標誌.....5	龍口港.....54
供給.....5	第三篇 渤海海峽及黃海北部南濱.....61
船塢及修理.....5	渤海海峽.....61
航法.....5	潮流.....61
第二篇 遼東海灣西濱南部及渤海.....7	廟島海峽.....61
遼東海灣西濱南部.....7	廟島列島.....62
潮汐及潮流.....7	潮汐.....62
寧海附近錨地.....7	潮流.....62
秦皇島灣.....9	廟島列島南部島嶼.....62
秦皇島港.....9	長山水道.....65
渤海.....18	廟島列島中部島嶼.....65
渤海北濱.....19	北砣磯水道.....67
白河（海河）.....21	廟島列島北部島嶼.....67
天津港.....23	老鐵山水道.....68
大沽錨地.....31	黃海北部南濱.....68

	頁		頁
潮汐及潮流	68	象嘴至北雲台山高角	130
登州頭至堯牙嘴	69	海西半島	130
烟台港(芝罘港)	70	海州灣	135
堯牙嘴至成山頭	77	連雲港	139
潮流	77	北雲台山高角至長江口北角	141
威海衛港	79	氣候	141
山東高角	86	潮流	141
		航法	142
第四篇 黃海南部西濱	89	灌河口	142
潮汐及潮流	89	長江口北角	145
山東高角至北雲台山高角	90		
成山頭至鎮鄆島	90	第五篇 遼東海灣	147
桑溝灣	95	寧海附近至遼河口	147
鎮鄆島	96	葫蘆島港	152
鎮鄆島至綠豆頭	97	錦州灣東北角至遼河口	155
潮汐及潮流	98	遼河	156
丁字河	105	營口港	164
嶗山灣	108	遼河口至葫蘆山灣	171
董家灣	113	葫蘆山灣	175
膠州灣及青島港	115	西中島至老鐵山高角	176
結冰情況	116	普蘭店港	181
青島港外港	116	西呼嘴附近至老鐵山高角	186
青島港內港	119		
膠州灣東濱	128	第六篇 黃海北濱	189
膠州灣西北濱	129	旅順港附近	189
膠州灣西南濱	130	旅順港	191
		旅順港附近至大連灣附近	193

	頁	
大連灣……………	198	附表第 1. 船塢概要表
大連港……………	199	附表第 2. 大沽氣象表
大連灣附近至畢利河……………	216	附表第 3. 天津氣象表
裏長山列島……………	223	附表第 4. 烟台氣象表
外長山列島……………	230	附表第 5. 威海衛氣象表
海洋島及五鱗島……………	232	附表第 6. 青島氣象表
石城列島……………	234	附表第 7. 營口氣象表
畢利河口至鴨綠江口……………	237	附表第 8. 旅順氣象表
畢利河河口至大洋河河口……………	237	附表第 9. 大連氣象表
大洋河河口至鴨綠江口……………	241	附表第 10. 各主要港口間之里程表
鴨綠江口……………	244	地名索引
		拓公尺、公尺拓、英尺公尺換算表



中國航路指南第三卷插圖目錄

對 景 圖

	頁
第 1. 從廟島海峽望廟島列島·····	62
第 2. 從廟島錫地南方望猴磯島與高山島·····	64
第 3. 從西南方望芝罘島及其南方高地一帶·····	69
第 4. 從東北方望威海衛港北口·····	79
第 5. 從南南東方望山東高角高地·····	85
第 6. 從東方望古字頂附近高地·····	91
第 7. 從南方海上望土步山及鐵樁山·····	98
第 8. 從西南西方望蘇門島及鐵樁山·····	98
第 9. 從大公島東側望膠州灣灣口附近·····	112
第10. 從東南東方望打墓山（小珠山）及海西半島附近·····	131
第11. 從石臼嘴東側望孤垂山及河山附近·····	135
第12. 從海州灣灣口中央附近望州灣岸上·····	136
第13. 從灌河口海方望灌河口至連雲港間·····	138
第14. 葫蘆山灣附近·····	175
第15. 葫蘆山灣·····	175
第16. 從海貓島西方11哩處望遼東半島·····	187
第17. 大連港碼頭，開島燈塔·····	198
第18. 從廟島南方望遼東半島·····	198
第19. 甘井子煤炭碼頭·····	213

附 圖

第 1. 白河大沽北墩潮候曲線圖·····	18
第 2. 大沽攔江沙水道水深及潮汐偏號·····	38
第 3. 青島港潮候曲線圖·····	90

航路指南第三卷

第一篇 總記

本卷詳細記載我國長江口以北沿海至鴨綠江，即黃海及渤海之海岸島嶼及港灣等各項記事。

我國航路指南均山南向北順序記述，僅本卷第2、3、4、篇自遼東海灣西南部秦皇島附近至長江口北角一段係由北向南記述。

概況 我國北部土地大部為堆積之黃色沃土，深達千公尺以上，山谷或原野頗多為是項黃土所蔽，該黃土頗易剝剝，不僅到處形成階梯狀之削壁，且由於土質柔軟，河岸容易崩塌，往往致使河身移動或河床為淺灘阻塞，我國北部河流均有此同一情況。

長江口北角至鴨綠江口沿海海岸綫總長約2600哩，其間有島嶼400餘。

長江口以北至山東半島以南，沿海陸岸一般低平，海方多淺灘。

渤海位於山東、河北兩省廣大平原之北側及東北側，遼西、遼東兩省之西南側之間，並有多數之河流由其間流注入海，主要者有白河、黃河、遼河等，遼東半島、山東半島及廟島列島為其天然之門戶，該兩半島山勢峻峭。黃海及渤海岸綫曲折，多良好之港灣，由遼東半島西南端老鐵山高角向東北東方約150哩，即達鴨綠江。鴨綠江為我國與朝鮮間之天然國界。

交通及通信 海上交通沿海各主要港口向來與世界各主要港口間均有定期船舶往來，沿海及內河之航運，亦頗為發達。

陸上交通本卷記述區域內如連雲港、青島、塘沽、秦皇島、葫蘆島、營口、旅順、大連、安東均有鐵路與內陸幹綫相互銜接，東北之鐵路非唯南北貫通，東

西可通蘇聯，並與朝鮮鐵路相接。

公路貫通各地，解放後各地施工修理，公路上之運輸空前發展。

通信事業十分發達，除有水底電線及無線電可與世界各地通信外，本卷所述區域內各港，均設有郵政局、電信局及海岸電台等通信設備。

- 5 氣象 冬季多東北季節風，氣候寒冷乾燥，夏季多西南季節風，則濕潤溫暖，在我國北部，該兩季節氣候之差別十分顯著，尤其冬季，寒威凜冽，降雨頗少。雨量於北部較南部為少。我國北部一般11月至3月為降雪期間。

- 黃海 上海至朝鮮之間，於9月至3月多西北至東北之風，其餘諸月流行偏東南風，12月及1月始均為西北風，很少偏向北方及西南西方諸風，有時天氣晴朗往往突然陰雲降雨，北北西之強風吹續時間較長。2月易變為東北偏北之風，3月多東北風，進入4月風向開始變為南南東風，5月至8月流行東南風，至9月風向復回東北風，10月及11月多偏北風。

長江以北海岸附近之風，每年大半為大陸風，有時北北東之疾風吹續達2月下旬，至月終風向轉為偏東。

- 15 山東半島之海岸，冬季流行偏北強風，又當低氣壓通過後，吹出高氣壓，隨晴雨計之上升，生猛烈之偏北風，應注意為要。春季風向不一，偏東風之際為陰雨天候。夏季一般風力微弱，即使有強風，其吹續時間很少超過12小時。偏東風時如晴雨計急降殆為強風吹來之豫兆，但此種強風一般為期甚短，尚有時至晴雨計顯著上升未見起風。強烈之陣風及雷雨往往會突然而來。

- 20 渤海及遼東海灣 10月至3月流行偏北風，北風及西北風最多，其中北風最強並強風多由此方向吹來寒威凜冽之風雪。秋冬兩季往往有低氣壓由渤海西北方向東南方急進，通過渤海及山東半島，而出黃海，並伴猛烈之強風。又10月及11月低氣壓由南方來襲時，始為東北東風，西北風最強，西北西風時緩和，其間風力往往達8至10級並連吹二三日。偏北強風或偏東強風吹來之前，晴雨計
- 25 上升，但亦有時下降。黃海之定期西北風，於諸海灣內很少感覺。

4月至9月起偏南風，以西南風為最流行。夏季最潮濕，降雨較多，其原因

由於低氣壓通過渤海並有偏西南風陪伴而來。當乾燥之偏東風時，砂塵起舞，不僅侵入鼻目，相隔4哩之陸地，竟爲之蔭蔽。一般很少起北風，主要由於朝鮮或渤海入口處有淺薄低氣壓存在之故。

夏季風力有時甚強，有時有風力達7級（14公尺/秒）以上之強風，但吹續時間很少達12小時。雖然一般經常起偏西南強風，但偏東之雄風時（11至14公尺/秒）同時晴雨計下降，幾乎常常由偏北變爲西北猛烈之強風，之後晴雨計急升，又有時晴雨計開始上升後，風力漸達14至17公尺/秒之強風。夏季陣風頻起，有時突然來襲，亦有大雷雨並時常伴有冰雹。7、8月兩月或9月初旬有時起颱風。此等颱風在低緯度轉向後，由偏南之方向來襲。9月下旬或10月初旬偏西北強風時渤海不僅水面降低0.4公尺以上，有時天候極易起變化。

渤海氣候溫和，概言之夏季涼爽，冬季酷寒多暴風。

冰 渤海及遼東海灣於11月中旬至3月下旬爲結冰期間。1月及2月爲最寒冷。

10月海水溫度降至零下6.7度，夜間往往可見凝霜，至10月下旬遼東海灣北部降雪，11月下旬白河河口偏北強風及偏東強風時伴有霜雪，且低潮時廣大之泥灘上結薄冰，隨漲潮流流入沿岸諸河，至12月中旬前後，諸河全面凍結，且凝結堅固，終於沙壘田淺灘之南南西方1線以內之渤海，海面爲之阻塞。

當1月中曾有船在大沽東南方遭遇到厚0.2公尺之沿岸冰綿延約23哩。又2月初亦曾有船在大沽東南方75哩處遇有流冰，並距該地32哩處，有厚0.5—0.8公尺之冰塊集結。又沿沙壘田島岸有分裂之流冰浮游，且該島內側全部結冰，此等冰塊自3月半至月底溶解消滅。

海流 沿岸自長江口至山東半島有偏南之皮流，但並不顯著，流速很少超過1節，山東半島以北受海流之影響很小。

潮汐及潮流 我國東岸潮汐潮流之性質各地不同，且尚有很多地方未經精測，茲記其概要如下。

一般之潮汐性質於春秋之朔望前後，每日雖爲略正規2回高潮2回低潮，除

春秋之朔望前後之外，多少有日潮不等之現象，前後兩高潮及前後兩低潮之間隔及高度均不一樣。然日潮不等當太陰近赤道時（即春秋之朔望前後、夏冬之兩弦前後）雖不顯著，隨太陰與赤道的距離，日潮不等逐漸增加，在最北或最南之前後（即春秋之兩弦前後、夏冬之朔望前後）日潮不等最為顯著。

5 關於各區域之潮汐在各篇內另有詳記。

長江北方 150 哩處，潮流微弱，且有迴轉性。山東高角之四周潮流複雜，渤海之潮流甚不正常，遼東海灣一般漲潮流向灣首流，落潮流向灣口流，沿岸淺灘附近流速較大。遼東半島南岸裏長山列島以東漲潮流沿海岸向東方流，落潮流則相反，西部潮流一般沿海岸向西南及東北流。然甚不規則，其轉流時間及流續時間，有時相差很大。

信號 沿海凡有人看守之燈船如離開原位時，使用下列信號。

1. 凡燈船因拖錨，或斷鏈，或航行不在原位時，則其制定之燈光及霧號，均停止燃放。

2. 可能拆卸之頂端標誌，即行拆除。

15 3. 凡離位之燈船在航行中，其船燈及信號，與其他船舶相同。

離位燈船所懸信號：

晝間 船首尾各懸大黑球一個，但根據四周情況該船如不便懸掛該項信號時，或該信號原為該船所特定使用時，則可改懸紅旗，以代替之。

夜間 船首尾各懸紅燈 1 盞。

20 上述信號之外，為補助上述信號，另加施行以下信號：

晝間 懸掛國際信號 P，C 字母信號旗。

夜間 每 15 分鐘同時燃放紅白火焰各一次，如不能使用火焰時，則改懸紅白燈 2 盞。

各港之特定信號，港口使用萬國信號旗之特定信號，最常用者概記如下：一

25 (信號) (意義)

L 招海關人員來船。

- G 招醫師來船。
 G F 懸黑球 急需醫師來船。
 B 船上裝載爆炸物。
 N Q 船上發生火災。
 Q 請求檢疫。

5

航路標誌 有關航路標誌之各項規定及說明，可參閱中國沿海航路標誌表內凡例之說明。

供給 煤炭 本卷所述區域內，如青島、煙台、天津、秦皇島、營口、大連、安東等各港，均可購得煤炭。

燃料油 本卷所述區域內，如上述各港，亦均可購得燃料油，唯貯量各有不同，詳細在各篇記事內另有記述。

淡水 沿岸一般到處均可找到淡水，然當選擇陸上採水地點時，須注意在耕地上方為要，並煮沸使用。

船塢及修理 本卷所述區域內，如青島、天津、大連均有船塢及修理工廠，船體及輪機均可委託修理。

15

航法 本卷所述區域內之航行可參閱航海指南第 1 卷航法篇，關於各港進出港及通過水道之航行方法各篇內均有詳細記述。

低速力之船舶，當東北季節風或颱風季節時，北航一般較為困難，整個東北季節風期間，天候不定，雄風（風力 6 級）無任何預兆，往往連吹兩三日或兩三日以上，並霧與東北季節風，同為年初發生，均增加船舶航行上之困難。

20

沿岸潮流甚激之處很多，又島上燈塔一般在高處，島上部及燈塔附近往往為霧靄所蔽，故船舶在燈光射程之內，有時尚不能發見燈光，遇此情況必須隨即測深航行於安全水深內，至確定位置前，一般須連續探測。

沿海之近岸航道頗多漁網、漁棚，並漁船夜間一般不掛燈，且向海方漁撈甚遠，2 艘並列，其間張網者為多，輪船航入漁船之間，應即停輪以俟漁船離開航道，否則如不斷轉舵避讓，雙方均甚危險。

25

（註）一般從事漁業之帆船，前部張 1 小帆，從事貿易之大型帆船裝有 5 檔，後部張 2 小帆，頗易識別。

第 二 篇

遼東海灣西濱南部及渤海

遼東海灣西濱南部

老鐵山西角與大清河河口（北緯 $39^{\circ} 06'$ ，東經 $118^{\circ} 50'$ ）之連結線，爲遼東海灣之南界（灣口）。 5

潮汐及潮流 遼東海灣西濱，自新立屯附近至秦皇島南方約 20 哩之沿岸，潮差甚小，日潮不等非常顯著，幾乎一日一回潮。潮流沿灣濱向東北及西南流動，除灣口附近外，日週潮流不大。東北流（西南流）始於葫蘆島之低潮（高潮）時前後，迄於高潮（低潮）時前後，大潮之流速，最強達 1—2 節。葫蘆島高高潮前之東北流及相繼之西南流之流速較大，其他之東北流及西南流之流速較小。 10

山海關附近至漂河間距岸 10 哩以外之海面，其潮流之流向爲西南（東北）向，西南流（東北流）始於秦皇島低潮（高潮）後約 0—1 小時，迄於高潮（低潮）後 0—1 小時，但日週潮較大。秦皇島高高潮前後之西南流，其流速較其他之西南流爲大，有時超過 1 節。

遼東海灣大清河河口之東方 20—40 哩之間，西（東）流始於大連港之高潮 15 時（低潮時）前後，迄於其低潮時（高潮時）前後。午前與午後之東流，有顯著之不等。大連港低低潮後之東流，較高低潮後之東流，流速爲大，達 1.5 節。

寧海附近錨地 位於關內外交界處寧海地方之海面，爲露開錨地，敞露於自東北經南至西之間，距岸約 5 鏈處水深 5 公尺，約 1.5 哩處水深 8 公尺。水深 7.3 公尺處之底質爲硬泥，錨抓力良好，但由此向內方之底質爲沙，4 公尺以 20 下之淺處，底質爲岩。

北風或東風時，海面升高，西南風時，則降低。海面之上升，始於東北強風到來之前 18 小時，但強風過後，則海面特別低下。

氣候 根據 1900 年 10 月及 11 月之記錄，南海附近錨地，南至西風吹過之

後，無風之時，尚見巨浪云。偏東北及偏東之強風，很少能吹續達 10 小時以上，其時間雖短却非常猛烈，常突然襲來，發生激浪。此等強風到來前一兩日間，照例淡霧帶有多量之露水，並有巨浪由南方襲來。

12 月天氣晴朗，有輕風，如結嚴霜時，最低氣溫在零下 15.5 度。冬季多東

5 北東風或西南西風，沿陸地吹動。

該處附近未見積雪云。

海冰 根據 1900 年之記錄，南海海面 12 月 16 日開始流冰，此等多量之脆弱冰片，由西方浮來。又該月沿岸附近，均見結冰。該年之冬季比一般之冬天特別溫暖云。

10 **登陸處** 小艇一般西南風時可在南海南南西方 1 哩石河鼻之下風岸側登陸。東北風時海岸激起浪湧，但風停後即歸平靜。早晨常風平浪靜云。

萬里長城 長城起於石河鼻東北方約 1 哩之寧海地方，前面臨海，在寧海之城牆，一部業已破毀。由此向北北西方至山海關，突破山麓之高耕地後，越過山脊，走向西方高處，其狀恰似沿相連之山峯而築成。長城之城牆與一般城牆有

15 同樣之橫斷面，高 6—9 公尺，厚 5—8 公尺。每一定之間隔，有一城樓，在遠距離雖不能望見城牆，見此城樓，即可知長城之所在。

距海岸約 9 公里，有高 600 公尺上下之山脈。該山脈樹木叢生，不能耕種。其山麓之平原，為高 140 公尺之高地，向海岸逐漸低下。此高地上可以耕種，主要之出產，為小麥、黍米及玉蜀黍。又處處有樹木及村莊散在。

20 **山海關** 為石河鼻西北方約 6 公里處之城市，西側與長城相接。市區附近之土地可以耕種，家畜及穀物豐富。該地為京山鐵路之大站，市况繁盛。

由關外各地經錦州至北京之大道，亦通過山海關，其沿途商業繁盛。並路面較佳，適宜行駛馬車。此大道大部份在山麓之旁，其跨越丘陵之部，並不高峻。

海岸 石河鼻至其西方約 8.5 哩處秦皇島角間之海岸，遶深無岩礁。自內

25 陸 7—10 公里之諸山至海岸之間，皆為可耕之平原，大部份適宜畜牧，故馬及其他之家畜甚多。

石河鼻西側有甯海河流出。石河鼻之西方約 3.5 哩處，有一小河。河口爲沙泥所淤塞，小舟出入困難。

秦皇島灣 爲秦皇島角與其西南方 7 哩處金山嘴間之開灣。金山嘴之北北東方約 2.3 哩處，除水深 1.8 公尺之淺灘外，灣內並無岩礁，且沿灣濱多淺深，大型船舶容易靠岸登陸。尤其在金山嘴之東北岸，登陸或拋錨皆極適宜。金山嘴 5 向北方延伸約 1 哩有 1 險崖。該險崖之盡端有 1 顯著廟宇。秦皇島角西方約 2 哩灣之北濱，有湯河流入海。該河由山地流下，流勢甚急，河口爲泥沙所淤塞，舟楫不便。

錨地 底質爲堅硬之黑泥，錨抓力良好，依船舶之吃水，可選適當之處拋錨。

秦皇島港 位於秦皇島灣之東北隅，爲開深礦務局之煤炭輸出港。開深礦務局起初將所開採之煤，由白河口之塘沽輸出，其後因需要之不斷增加，且塘沽之水甚淺，不能大量輸出，於是另選秦皇島爲港口，着手建築。本來秦皇島不過是一個海濱荒村，礦務局建築大規模之港灣設備，京山鐵路亦通過此地，故目前已爲交通之要衝，煤及其他各貨之輸出輸入頻繁。大型船舶不能溯航白河者， 15 皆來此地卸載，又冬季結冰之狀況，較白河及天津港爲佳，故小型船舶亦多利用該港。

該港有碼頭及阻浪堤之設備，適宜繫泊長 180 公尺，吃水 6.5—8 公尺以下之船舶。又底質頗軟，船舶即使擱淺，亦無甚危險。1936 年疏濬之結果，港內水道之最小水深爲 8.2 公尺，故吃水 7.5 公尺以下之船舶，任何潮時皆可出入該港。 20

1947 年入港之輪船其中最大者，有 10687 噸，長 160 公尺，寬 21.82 公尺，吃水 4.48 公尺之大型船舶，吃水最深者有吃水 8.8 公尺之船舶入港。此地有電信局及鐵路，連絡全國各地，與烟台及其他各港間，有定期之輪船往來。

市區大部在京山鐵路線以北，該線以南大部爲開深礦務局之土地。

秦皇島 秦皇島傳爲秦始皇在此謀築長城而得名，從前本爲一孤島，逐漸 25 經自然泥沙之堆積，現在僅存島之形跡，成一低闊崖角。