



天涯丛书

中国·三环出版社

HAIKOU
GANG SHI

海口港史

港史编写组编

现代部份



F552.9

33

3:1

海口港史

(现代部分)

BR 71/05

中国·三环出版社



B776919

封面题字：辛业江

责任编辑：黄循伟

封面设计：张光葆

海 口 港 史

（现代部分）

港史编写组 编

（内部发行）

中国·三环出版社出版发行

海南港口报印刷厂印刷

海南省新华书店经销

开本：850×1168毫米1/32印张：8.2字数：16.5万

1990年5月第1版第1次印刷

书号：ISBN7—80564—154—4/Z·13

定价：（精）7.50元 （平）5.00元

《天涯丛书》编审委员会

主 任：辛业江

副主任：陈录光 蓝田玉 符策震

委 员：杨劲生 梁明江 林树富

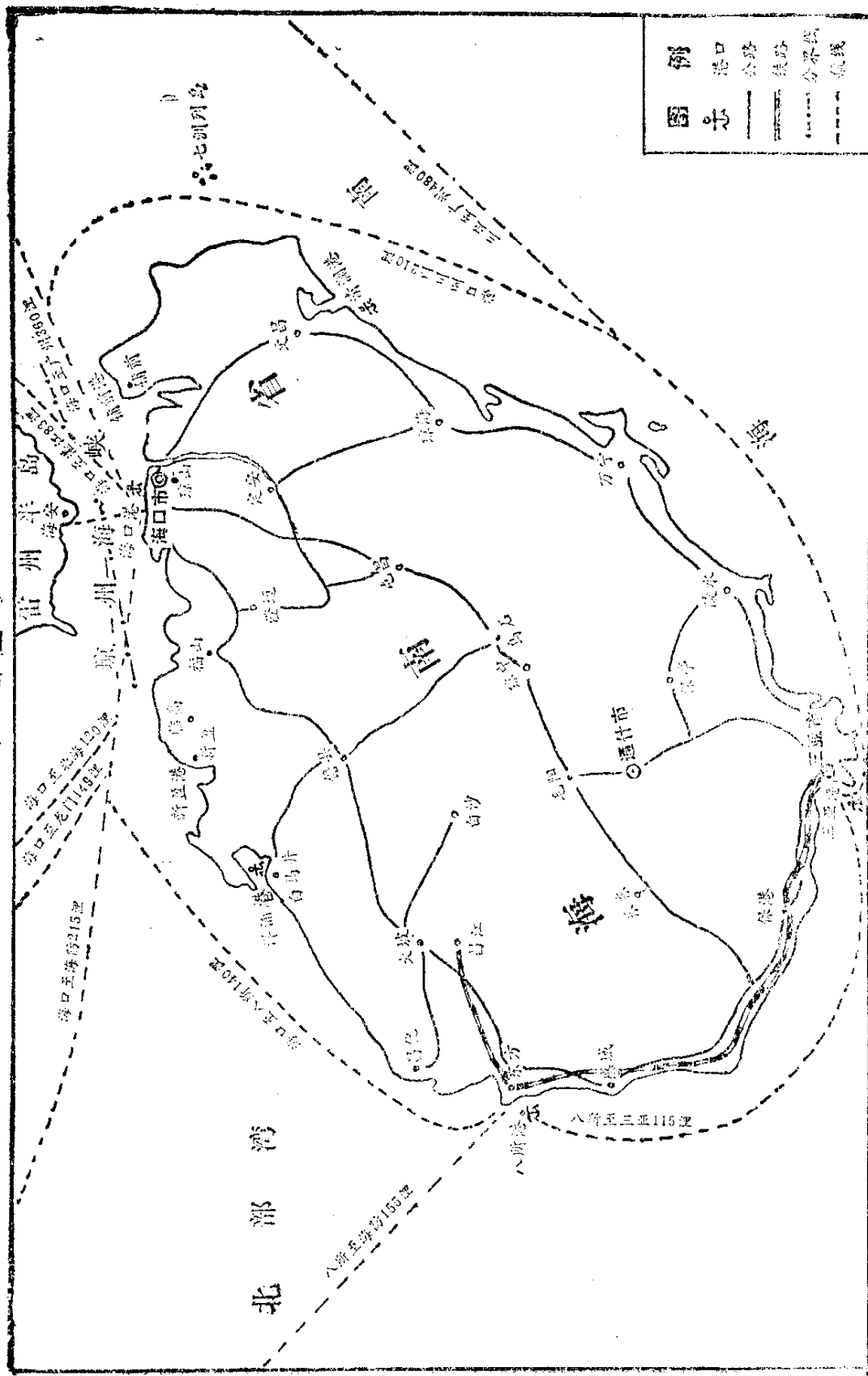
海南港务局港史编写委员会

主任委员 潘正明
副主任委员 马文金
委员 杨一兵 林师禹 王万璆 王万超
周孙驹 何雪玲 吴清桂
顾问 林平 林岳 单怀让 王林杰
贾平 林炎坤

《海口港史》(现代部分)编写组

执笔：云华
资料汇编：吴如之 张运兴 云昌浏 颜庆玲
图片拍摄：王伟光 黄春海

海口港位置图





琼州门户——海口港作业区全貌



海口港务公司办公大楼



海口港联检厅



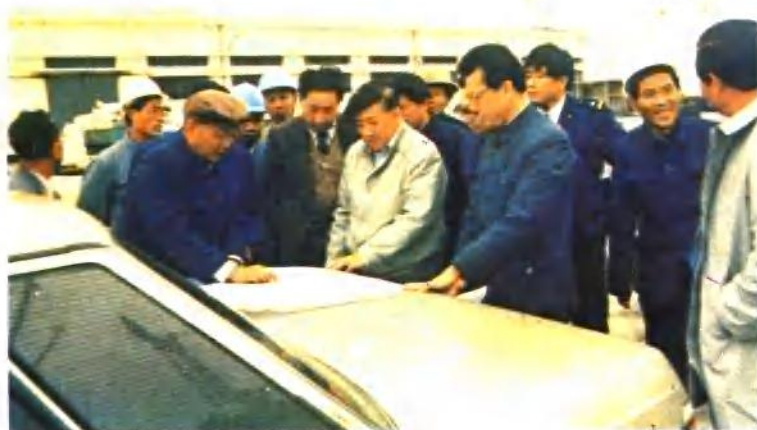
美丽优雅的海口港“港中湖”一角



省级先进单位 — 海口港幼儿园



全国交通系统两个文明建设、优质运输先进单位奖杯



交通部钱永昌部长视察海口港

建国后海口港历届党政领导（一）



林平



林岳



贾清堂



周洪玉



王化交



程显涛



单怀让



黄驃



高白诚

建国后海口港历届党政领导（二）



马文金



潘正明



宁康明



冯庆章



吴先锋



林明淮



林师禹



蓝树林



黄鹏山

建国后海口港历届党政领导（三）



陈道立



郑康贤



侯德生



林 郁



吴道林



孙南峰

注：海口港历任党政领导人中，有20多名因没有相片，故无登照。

前 言

海口港位于海南岛北部，海口湾中部海岸线上（海口湾处于北纬 $20^{\circ}05'$ ，东经 $110^{\circ}15'$ ，北临琼州海峡，东与铺前湾交界，西至澄迈湾，是一个近似半圆形的开敞海湾），北隔琼州海峡与我国广东省雷州半岛相望（海口港至海安港相距18浬），背依海口市。由于它地处南海航运中枢，自古以来就成为从我国大陆沿海港口到东南亚各地通航贸易的船舶的必经之港，因此，素有“琼州门户”之称。

海口港是宋元以来海南岛对外贸易的重要港口，又是岛上居民出洋谋生的主要口岸，也是历代封建王朝驻扎水军的海防要塞。南宋淳熙（1174—1189）年间，海口港称白沙津（亦称神应港），开始办理对外贸易与外籍船舶进出港口业务。当时，船舶在海田靠岸，然后将货物改乘小舟沿美舍溪南上至府城米铺村登岸，后又在渡头村上岸。元朝至元三十一年（1294），在琼州海口设置海北海南覆实司，海口通津村被辟为码头，海口港遂成为岛内外货物散集地和仕商往来中心。明洪武二十八年（1395）建海口所城，北门外的水巷口是琼州府官渡与繁荣的埠头。清康熙二十四年（1685），海口关部前设“常关总局”，办理关税与出入境手续，外沙湾为泊船内港。清雍正七年（1729年），海口港已是一个繁荣的贸易港埠，至乾隆（1736—1795年）年间，建谷场码头，后因水浅，白沙门于是成为海口港的码头。

正因为海口港在清代前期已是一个对外贸易繁荣的港埠，故进入近代，则为西方殖民主义者所垂涎。第二次鸦片战争结束，清咸丰八年（1858年），清政府被迫与英、法两国签订了不平等的《天津条约》，琼州（海口）被辟为全国沿海十大开放商埠之一。光绪二年（1876年），琼州（海口）设“琼海关”，海口港沦为英、法、荷等国船舶的定期寄泊港以及洋货进口，和西方列强掠夺本岛资源的口岸。民国七年（1918年），海口港码头迁至琼海关前（今海口海关处），民国十四年（1925年）拆所城，以方块石筑长堤岸，联成长堤路，此即成为海口港原先码头（在海关前长堤岸北侧）。民国二十四年（1935年），在秀英海滨建成一座书场栈桥码头（后废弃），民国二十八年（1939年）日寇陷海南，为便于掠夺岛上资源和倾销日货，在书场栈桥码头东海湾增建一座水泥钢筋栈桥的军用码头和一条防波堤，则称为秀英码头。这座码头在日军投降前夕被战火严重破坏。抗日胜利后，码头为国民政府接收，由于不进行修复，码头被荒废。秀英湾至长堤岸一带虽然原有六、七座码头^①，然而至1950年5月海南岛解放时，仅存一条396米长的长堤码头可靠泊木帆船，港口运输和对外贸易陷于停顿。

解放后，长堤码头已不能适应形势发展的需要。1952年底开始修建秀英码头，1954年5月竣工投产，于是，秀英码头成为海南岛出入的门户和对外贸易的重要港口，并改称为海口港，而原海口港被称为内港，设装卸作业点。1965年底海口港内港移交海南航运局管理，1976年广东省投资在海口门（原海口内港入海处）另建一座码头，命名为“海口新港”。海口

^①海口市解放时，海口港湾分布有海关码头、长堤码头、通津码头、白沙码头和海甸码头。秀英湾有书场码头和秀英栈桥码头。

港(即秀英港)是交通部管辖的港口,而海口新港(即原海口港)是广东省航运局管辖的近海航运港口。它们虽属港航系统,但管理体制不同。两处港口经过70年代和80年代不断扩建,至1986年底,海口港已建有500—5000吨级泊位13个,码头总长1270米,年货物吞吐量达到174.20万吨,旅客出口为15.13万人次;海口新港建有500吨级泊位6个(其中1个为客运泊位),400吨级汽车轮渡泊位1个,300吨级港作船泊位1个,码头总长389米。年货物吞吐量为78万吨,客运量250万人次。

海口港自宋元至国民党政权结束,先后经历了六个朝代,共776年漫长的历史。由于历代统治者不关心港口的建设,导致港口衰败。建国以来,经过三十六个春秋,在中国共产党的领导下,海口港经过不断改造和建设,现已成为一个初具规模的现代化港口。

毛泽东和周恩来同志,生前重视历史总结,要求各级干部学习历史,从历史经验中找出规律性东西,用来指导今后的工作。周恩来同志在1964年4月视察上海港时说过:“要了解港口的历史,学习业务,熟悉情况。不但要了解港口的今天,还要了解港口的昨天,要从港口的历史中求出有规律性的东西,更好地掌握主动权,建设好社会主义新海港”。港口自身发展的规律,主要决定于生产力发展的水平。历代港口经营的规模大小、水平之高低,正是当时政治、经济和科学文化的综合体现。海口港在建国后的发展,既是广大海港职工辛勤开拓的结果,又是生产力发展的必然产物,也是一部经济、技术发展和港口建设的历史。然而,在中国海港发展史上,海口港作为海南岛历史最长久,又是海南岛出入的门户与对外贸易

的重要港口，至今还没有一本较完整记述它的沿革和发展的史书，这是很不应该的。

为了有系统地了解海口港的历史，总结和探讨港口发展的规律，以及指导今后港口建设，根据交通部和中國航海史研究会的有关指示精神以及海口港在建国后沿革，体制变更的实际情况，在编写《海口港史》现代部分时，以海口港为主，同时收集海口新港（含海口内港）有关资料予以入册，至于不属于客、货运商港的港口，则不列入编写范围。

《海口港史》现代部分的编写，是在数年来搜集资料，参阅有关档案、文件与各种书籍、报刊以及调查访问的基础上完成的。本书按编年体例，但侧重于经济技术发展情况，叙述了建国后海口港的恢复、建设和发展过程，并以统计数字为依据，力图客观地反映三十六年间各个时期港口的重大成就，总结其成功的经验，分析其失误的教训。书中最后介绍了海口港在海南建省和办全国最大经济特区后港口建设的近、远期规划，以展示港口将来发展的宏图。

《海口港史》现代部分资料的收集、整理和编写工作，是在海南港务局党委和海口港务公司党委直接领导下完成的，同时得到广东省档案馆、广州市中山图书馆、海南省档案局、海口市图书馆、海口市地方志办和海口市政协文史科等单位的大力支持，以及海南港务局、海口港务公司和海口新港局统计、科技编史组等单位的同志积极协作，在港口工作多年的老干部、老工人（包括离休、退休干部、职工）也为本书编写提供了不少资料，在此，谨表示衷心的感谢！

《海口港史》现代部分资料因欠充，编写时间仓促，特别是对建国以来一些重大历史事件如何反映在海口港的发展方面，肯定有表达不全面和评价不够准确之处，加上编撰者的水