

中国水运史丛书

连云港史

(现代部分)

人民交通出版社

史港港雲連

李鵬

(現代部分)

人民交通出版社

内 容 提 要

《连云港港史（现代部分）》是本书古、近代部分的续篇。

自 1948 年 11 月连云港解放后，连云港港口走上了社会主义建设的道路。虽然以后的 30 多年，连云港港口经历了风风雨雨，但它毕竟已成为江苏最大的海港和中国对外开放的港口之一。

本书通过大量历史事实的叙述，从经济、技术两个方面表明连云港如何从一个满目疮痍的近代海港，发展成为拥有 7 座码头 15 个生产泊位、吞吐能力 1540 万吨的初步现代化的大型海港的历程，并着重阐述了港口与自然、港口与城市、港口与铁路之间的关系，实事求是地指出了连云港港口目前存在的一些问题，探讨了港口发展的规律。它是研究中国现代经济、技术史的参考读物，亦可供广大交通行业的干部、职工阅读。

中国水运史丛书 连 云 港 港 史 Lianyungang Gangshi

（现 代 部 分）

责任编辑 杨 捷

人民交通出版社出版发行

（北京和平里东街 10 号）

各 地 新 华 书 店 经 销

人民交通出版社印刷厂印刷

开本：850×1168 1/32 印张：10.5 插页：3 字数：244 千

1989 年 2 月 第 1 版

1989 年 2 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数：0001—6500 册 定价：7.00 元

01-219-143-3

ISBN7-114-00459-1

F · 00063

中国航海史研究会

主任委员 胡家明

副主任委员 贵义和 马志义 高镇都

顾问 (按姓氏笔划为序)

马希德 卢东阁 田汝康 丘克辉

朱杰勤 庄为玘 何明德 陈嘉震

谢中峰 魏启宇

《连云港港史》编审委员会

主 任 赵 泳
副 主 任 王功卿 金 镠 张明智 徐德济
委 员 (按姓氏笔划为序)
叶春保 刘玉可 张蕴生 张树玉 张玉佩 陆爱清
李志远 李安庆 周子文 赵庆兰 段耀庭 姚明善
骆名蓊 侯锡禄 杨保真 杨太义 杨贤益 胡怀民
黄克诚 彭维友 程巨德 霍效白

《连云港港史（现代部分）》 编写人员

主 编 徐德济
副 主 编 杨贤益
编写人员 杨贤益 时连成

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》等部。

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商业航海、水上运输、军事航海、渔业航海、海洋考察的广大从业人员，也可供对祖国航海有兴趣的青年阅读。

四、这套丛书，原则上由人民交通出版社公开出版。统一采用大32开印制精装本。

五、这套丛书的编写出版，得到交通部、海军司令部、农牧渔业部水产局、国家海洋局及中国航海学会等单位领导的大力支持。参加本书的编写人员，主要是上述单位所属的生产、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、历史研究单位的专家、学者参加了本丛书的撰写、评审工作。因此，本丛书是集体劳动的结晶。

《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，十条优越。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，竟成为帝国主义者们的天下！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备斗创造的历史。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，晋代的王濬、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，更不胜数。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材料。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

前 言

《连云港港史》（现代部分）是不久前出版、发行的《连云港港史》（古、近代部分）的续篇。

连云港港是继大浦河口海港被淤塞窒息而兴起的。旧中国历经数次战乱，到解放时这个破败不堪的港口已是气息奄奄。建国后 38 年来，在中国共产党英明领导下，劳动者成了国家的主人，他们迸发出巨大的劳动热情，从废墟中治愈创伤，使连云港港初步形成一个具有一定规模的内外贸港口，跻身于全国第一批 14 个沿海开放港口行列之中。

然而，连云港港这 38 年的发展历程决非一帆风顺的。建设中，她遇到了一系列经济技术问题，其中主要是回淤、淤泥（软基）和陆域狭窄，尤为突出的是回淤问题。本书将用一定篇幅从理论到实践对此加以论证、阐述。其次，由于左的思想的影响，导致 50 年代末期的大跃进和 60 年代后期起连续 10 年的“文化大革命”，延缓了港口发展的速度。对此，我们也将实事求是地加以概要的分析、总结。

在编写《连云港港史》（现代部分）过程中，我们力求以马列主义观点来研究连云港港口技术、经济结构及其管理发展变化的规律，探求它们的内在联系。遵循这一基本原则，在每一个重大的经济、技术事件中都尽量引证丰富资料，把史料交织在理论之中，以期论从史出，史论结合。

本书时间的断限，起于 1948 年 11 月（当地解放时）迄至 1986 年，其中个别的重大工程技术、经营管理活动延伸至 1987 年。它依据通史体例，即以时为经、以事为纬加以叙述，篇章分期按全国政治经济发展时期划分，节目依港口自身结构分类。

《连云港港史》（现代部分）从酝酿到书稿的形成，始终是在

困难中奋斗的。首先，编写人员的水平有限；其次，对建国后涉及港口重大历史事件（主要是管理和技术方面）如何反映。虽说“史官”要秉笔直书，然而，顾虑颇多；另外收集、掌握的历史资料丰薄不均，虚实难定，如动乱初期的资料奇缺，50年代后直至60年代初的数据不一，这就给考证工作带来了一定难度，等等。在中国航海学会理事长、原交通部部长彭德清和为“中国水运史丛书”宣传、组织工作付出了心血的原交通部水运规划设计院院长王大勇同志关怀下，在中国航海史研究会、人民交通出版社指导下，在局编委会的重视、鼓励及各兄弟单位支持以及有关学术研究部门专家、学者的帮助下，通过边学习、边实践，虚心求教，认真核实，反复推敲，历时两年4次易稿，终于编写出这本20多万字的《连云港港史》（现代部分）。

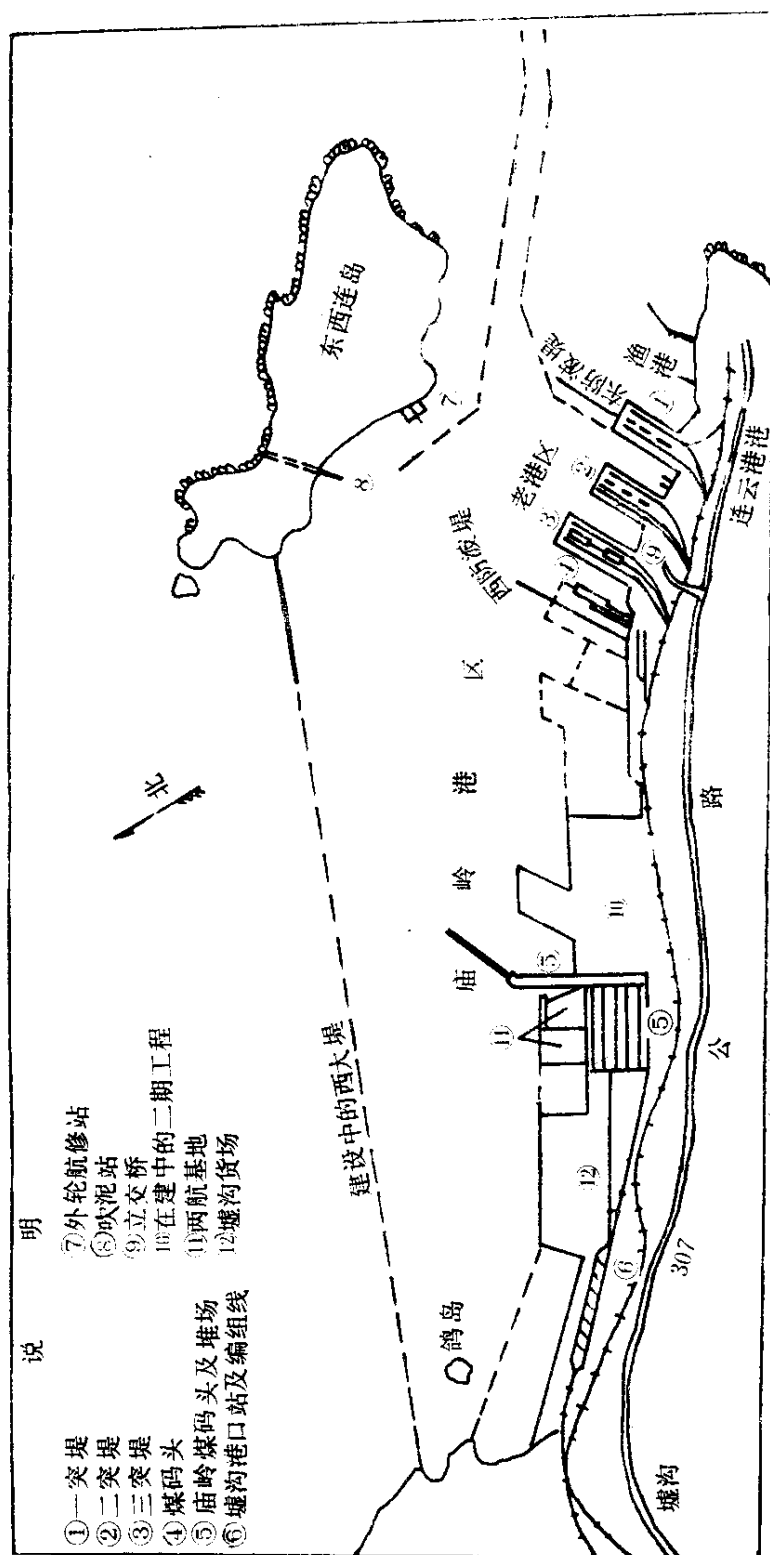
在成稿过程中得到了以下单位、个人的热情帮助：上海港档案科、港史研究室，省建港指挥部档案科，市政府经济研究中心、统计局、档案局、口岸委，江苏省社科院经济研究所沈立人，市土地管理局张传藻，省老年人协会耿杰民，原省建港指挥部孟广庆、曹蔚华，连云港港务局的蒋秋林、查庆华，本书编委会领导和各委员等许多同志提供、发表了不少指导性意见，在此一并谢忱。

《连云港港史》是连云港港史编写办公室集体智慧的结晶。原编史办的张树玉、骆名蓊、吴兴来、吴君才、叶永荣、何学铭、李绍智、杨德勋、韩强、朱锡祥等同志曾参与资料收集，有的参加部分原始资料的整理。本书一、二、三章由时连成同志撰稿，四、五、六章由杨贤益同志编写并承担全书合成，修缀。钱志强、胡小宁、徐永久、高维岳、杨立富等同志在收集资料、制图、誊写、复印等方面做了许多工作。照片由张维君、徐向阳同志拍摄制作。

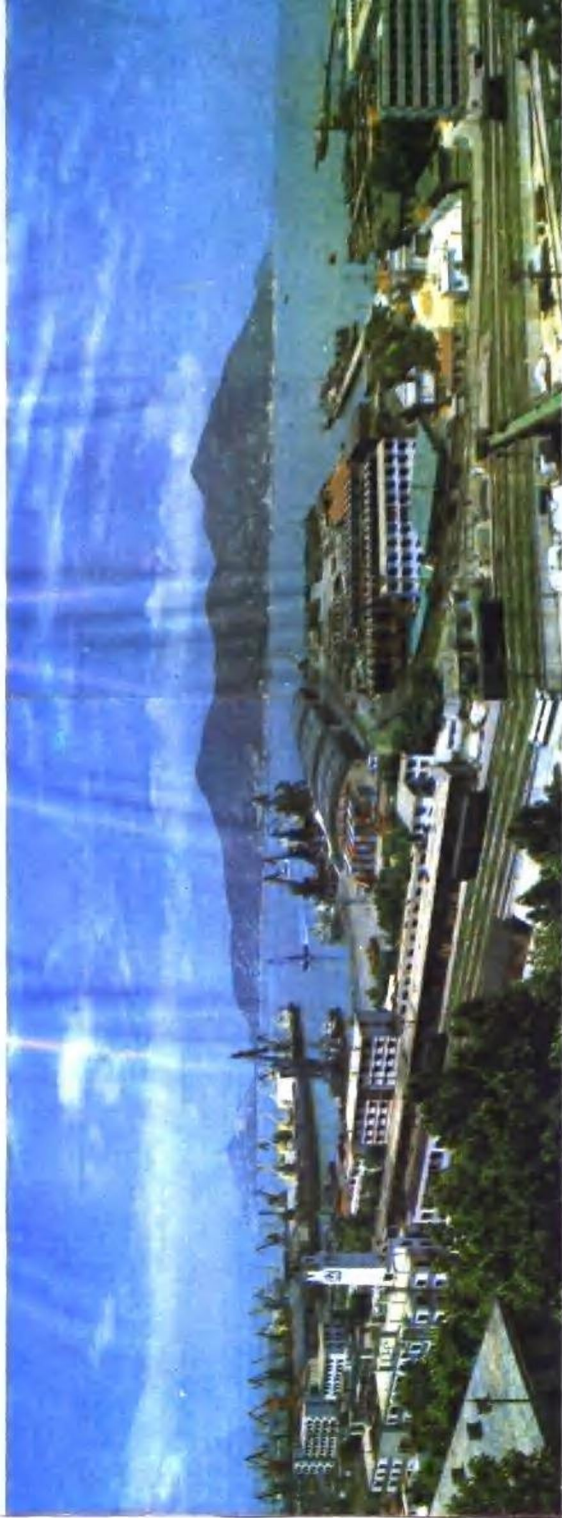
由于水平所限，书中不足与错误之处，敬请指正。

编 者

1988年8月



卷首图 连云港港区平面布置示意图



连云港老港区



起卸集装箱



庙岭煤码头堆场



船——车直取作业

拖轮在作业

