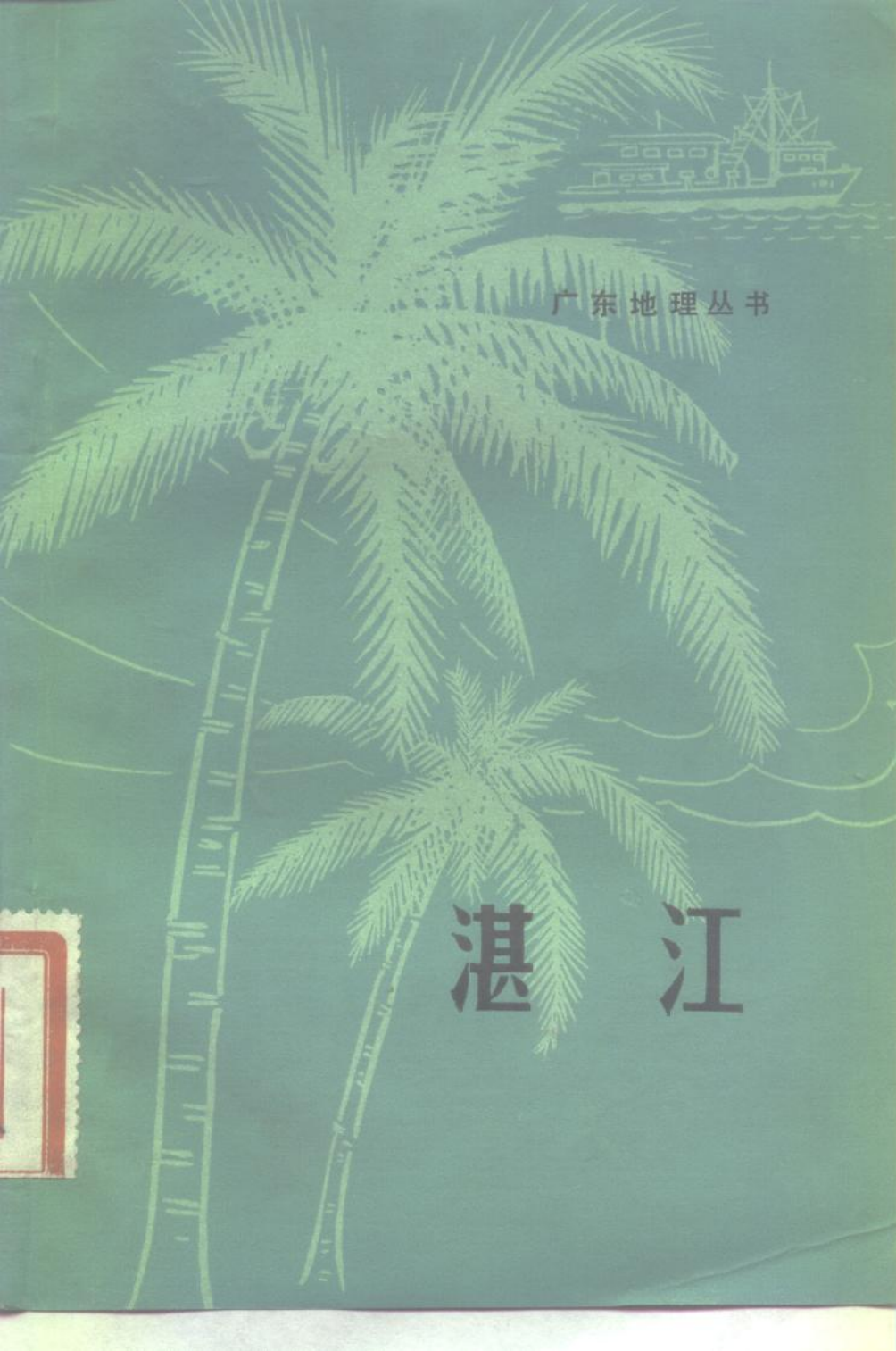




广东地理丛书

湛江

K926.5/3

广东地理丛书

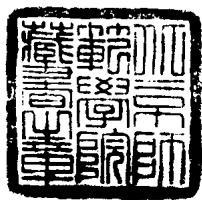
湛江

张克东

首都师范大学图书馆



20863761



广东人民出版社

863761

湛江

张克东

广东人民出版社出版

广东省新华书店发行

广东新华印刷厂印刷

787×1092毫米32开本 3.625印张 1插页 73,000字

1982年5月第1版 1982年5月第1次印刷

印数1—3,100册

书号12111·34 定价0.34元

目 录

一、湛江市的地理位置及其重要性	1
(一) 当我国西南诸省出海的捷径	2
(二) 居琼雷、粤桂沿海的中心位置	5
(三) 扼华南海防前哨的重要战略位置	7
二、自然地理环境的特色	9
(一) 热带季风气候	9
(二) 港阔水深的海湾 台地平缓的地形	16
(三) 丰富的地下水资源	19
(四) 沿海水文的主要特征	22
三、湛江市历史回顾	25
(一) 历史沿革与港埠变迁	25
(二) 关于“广州湾”的地名问题	30
(三) 光辉的斗争史	33
四、人口的增长与市区的扩展	38
(一) 人口数量的增长	38
(二) 市区扩展及城市规划结构的新变化	40
五、交通运输的建设和发展	43
(一) 海港建设的巨大变化	43
(二) 繁忙的铁路运输	51

(三) 粤西公路网的中心	53
(四) 民用航空运输	56
六、工业发展及布局的基本特征	58
(一) 解放前湛江市工业的落后状态	58
(二) 解放以来工业的发展概况	59
(三) 工业的合理布局	62
(四) 城市的环境保护	66
七、郊区农业的发展	69
(一) 郊区概况	69
(二) 土地利用结硕果	70
(三) 郊区农副业生产的迅速发展	72
八、发展中的文教卫生事业	77
(一) 教育事业在前进	77
(二) 丰富多彩的文化生活	79
(三) 医疗卫生事业的发展	81
九、城市结构布局的特点与建设概貌	84
(一) 湛江市各个区域在功能上的特色	84
(二) 道路网与市内交通联系	89
(三) 城市的园林绿化建设	96
十、湛江市今后的发展远景	107
附录	110
后记	112

一、湛江市的地理位置及其重要性

湛江市座落在祖国的南端，它濒临南海，气候温和，四季花开，是广东省直辖下的一座中等的热带、亚热带风光明媚的海滨城市。假如你从我们伟大祖国的首都北京坐火车南下到武汉后，转乘直接开往湛江的武湛列车，途经湖南省衡阳市折而西南行，进入广西壮族自治区著名的风景城市桂林，再从广西境内湘桂线上的黎塘站，沿东南方向而下，就到了我国南方新兴的海港城市——湛江市。

如果你乘京广线的快车到达广州后，换乘民航客机或长途汽车，西行约四百余公里，也能到达湛江市。如若你是从四川省重庆市出发，则可乘坐川黔线火车南下，经贵州省省会贵阳市和贵州省南部的重要城市都匀市，入广西境内的河池（金城江）和柳州市以后，再依次换乘湘桂、黎湛铁路的客车，都可以到达湛江市。

我们打开中国地图来看，就可以清楚地看出，湛江市恰好是处于我国西南地区的广大内陆和浩瀚南海之间的一个交接地带。这种海陆相依的地理位置及形势，不仅赋予湛江以极大的经济性能，而且还使湛江在华南海防上占有十分重要的地位。以下从几个方面来谈这个问题。

（一）当我国西南诸省出海的捷径

湛江港背靠祖国大陆，通过铁路、公路等交通线可以联络的区域范围是相当广阔的，估计其面积约在一百万平方公里以上。按行政区而言，大致包括广东省西部、广西壮族自治区大部分、湖南省西部、贵州和云南两省、甚至还涉及四川省的一部分。这个广大的区域，便构成湛江港的货运经济腹地。

在过去，即在没有修建湛江港以及和湛江港相通的铁路之前，这个广大的区域和国内其它地区进行经济联系与外贸往来的交通路线是非常迂回、曲折的。例如，云贵两省北部山区和外地的运输路线，只好辗转北上，经公路把货物运到长江上游的宜宾港、泸州港和重庆港，取得对外运输的出口。贵州省东部地区的物资、工农业产品的进出口路线，要绕道经湘西的麻阳、洪江、酃市、沅陵和常德市等地，而后转水路去武汉。贵州西南部和云南省东部的交通运输情况比较困难，其对外交通的路线可以寻求两个方向：一条路线是沿都匀、河池而达柳州，或去衡阳，或至梧州；另一条路线是经云南省东部的南硯山，入广西百色、南宁、贵县以达梧州港，顺西江、珠江三角洲而下，才可到达广州黄埔港，总计货运的路程长达一千二百多公里。内地和沿海之间的货运，不仅运输的总里程很长，而且中转换装换卸次数加多，运费支出很大，对西南诸省内地经济的发展极为不利；其中个别偏僻的山区，根本就没有汽车通达。解放前，国民党反

动统治者正利用少数民族地区交通困难、运费高昂的特点，对少数民族的劳动人民实行残酷的压榨和剥削，例如，广西西部山区，少数民族人民要卖出30斤大米，才能换回一斤食盐。

解放后，党和政府非常重视内地的经济发展和交通建设。如云南省一九五三年公路的投资额，就占当年全国总投资额的五分之一以上。早在第一个五年计划期间，就考虑华南区和西南区经济建设及区际联系的要求，先后修建了湛江港和黎湛、黔桂、川黔等铁路。这样就使西南诸省出现了一条直捷的出海的交通线，不再迂回绕道去到很远的武汉、广州黄埔港了。由于西南诸省借助湛江港作为运输的进出口通道，因而湛江港在全国的、华南的经济体系中所占的地位及作用，也就显得十分重要了。

如今，湛江港变为西南、华南和中南等省区货运进出口捷径的事例，是不胜枚举的。就以贵阳市为例来说，它的货运进出口路线，若是经由湘西怀化，抵株州后折而南下，沿衡阳、韶关以达广州黄埔港，那么这一铁路运输的路程就长达1,200公里。如果由贵阳市出发，直接南下经柳州、黎塘而至湛江港，这一铁路运输的路程只有880公里。改由湛江港出口，比原来至黄埔港出口可缩短800多公里的路程。

再以桂林市来说，其货运路线如果经由衡阳、韶关至广州黄埔港，铁路里程为945公里，但改由南下经柳州、黎塘至湛江港，则铁路的里程便减少为594公里，比经由衡阳、韶关至广州黄埔港要缩短351公里的路程。其余地区，如云南省东部地区至湛江港的运输里程，比之经衡阳、韶关，或

者经梧州至广州黄埔港的路程，那就缩短得更多了。

湛江港不仅有方便的陆路交通线，吸引着西南诸省广大腹地内的货流，而且还有良好的海上运输条件，是我国对外贸易远洋海运网中的一个重要港口。由于湛江港位于祖国大陆南端、且濒临南海，因此，它成为我国远洋海运网中、西行海运路线至新加坡港、非洲、西南亚和欧洲最近的一个海港。新加坡是亚洲通往非洲、欧洲各国的必经之港。从我国的情况来看，湛江港就是去新加坡港最近的一个海港，航海距离为 1,306 哩，而广州黄埔港至新加坡港的航海距离则为 1,530 哩（1 哩等于 1.85 公里）。黄埔港至新加坡港的距离，比湛江港至新加坡港的距离要远 224 哩（见表 1）。我国

表 1 我国南方各港至新加坡港的距离（哩）

出发地 \ 到达地	湛 江	广州黄埔	汕 头	厦 门	上 海
新 加 坡 港	1,306	1,530	1,550	1,660	2,140

东南沿海的岸线成圆弧形，沿海各港呈东北——西南的方向分布着，因此愈往东北方向，则各港至新加坡港的海上距离就愈远。如上海港至新加坡港的海上距离，就长达 2,140 哩。

往南太平洋各国、各地区的海上交通，是我国远洋海运网中的南行线。湛江港又是我国远洋南行线至澳大利亚、新西兰等国最近的海港之一。湛江之所以一跃而为全国意义的现代化海港城市，就是因为它不但连接着广大的内陆货运经

济腹地，而且在全国的对外贸易远洋海运网中亦占有十分有利的地位。这种优越的地理位置，一方面增强了湛江港湾本身的建设及在海运经济上的重要作用；另一方面，由于湛江港的兴建与迅速发展，也必然会对腹地内各省区的国民经济的发展、贸易货运的增长和旅游客运的发展，带来深远的影响。

（二）居琼雷、粤桂沿海的中心位置

我国华南地区在自然地理上的一个突出的特征，是拥有漫长的海岸线，其中广东省所占的海岸线最长（大约有1,500余公里），而广西钦州地区的海岸线比较短（约有200公里左右）。广州处于粤中的有利位置，由于历史上开发较早，工农业均较发达，具有廉价而方便的河、海水路交通条件。陆路交通也较发达，因而一直成为华南区的政治、经济及文化中心，也是华南区较重要的海陆交通运输枢纽。

但是，若从华南沿海西部的海陆形势与区域环境来看，则湛江所处的地理位置也有其独特的重要性，湛江港所在地的雷州半岛，其南端只隔一条狭窄的（宽度只有20余公里）琼州海峡和海南岛相望，沿琼州海峡西行，便和北部湾相通，这就大大增强了湛江海陆地理位置上的重要性。

湛江港和琼雷、粤桂沿海一些主要的中小型海港之间的距离，平均约在200公里左右。例如，湛江港至海南岛海口市83公里，至清澜港160公里，至八所港235公里，往东至阳江港180公里，往西至广西北海港200公里。再从华南海域的大范

围来看，湛江港至国内外各大港的距离，一般约在 800 浬左右。例如，湛江港往东至黄埔港 290 浬，至广州内港 301 浬，至香港（英占）245 浬；往西距越南的海防港 346 浬，所以，在华南沿海西部的近海运输网中，湛江港处于核心位置，担负着货（客）运输的中转任务，是仅次于广州黄埔港而为华南的第二大海运枢纽。这种有利的地理位置，使它既能就近利用我国南海的丰富资源；同时，湛江作为琼雷、粤桂区域中的一个重要城市，它又成为开发利用我国南海海底矿产和水产资源的一个重要科研基地。

其次，我们再从陆地的范围来看，湛江所处的中心位置的重要性，也是极为明显的。广西钦州地区的钦州市，广西东南部的玉林市，海南岛的海口市等地，都属于地区一级的政治经济中心；在湛江地区范围内，分布有著名的石油城茂名市和粤西重要的县城阳江等城镇，它们的位置都处在湛江港外围约 200 公里左右的范围内。茂名是解放后华南区新建的一个工业城市，石油进出口运输的任务很大，在一定程度上促进了湛江海运和工业的发展；钦州、玉林、海南岛是华南经济比较落后的地区，因此，一方面，湛江能得到钦州、玉林、海南岛等地大量矿产、水产和农副产品的支援；另一方面，许多支援海南岛、玉林、钦州工业建设的物资都要经过湛江港。所以说，内陆区域范围里的物产资源、工农业生产特点和城镇的分布形势，对湛江市的海运与工业发展也会带来良好的影响。

（三）扼华南海防前哨的重要战略位置

湛江市的广州湾附近分布着众多的海岛，因而形成较多的进出口航道，这就使得船舶进出该港具有较大的机动性与灵活性。粤西其它一些地方如阳江县的三丫湾、海康县的雷州湾和广西的钦州湾等，虽然也有广阔的海湾，但是，它们都缺乏良好的海岛构成天然屏障。故湛江港的兴建，不仅具有经济意义，而且在加强与巩固海防上也具有重要的战略意义。

在广东，跟我国南海诸岛相距很近的地方，当然是首推海南岛。但是，从广东大陆的城市来说，跟我国南海诸岛距离比较近的地方，则是湛江市了。南海诸岛自古以来就是我国神圣领土，它由西沙、南沙、中沙和东沙四个群岛组成，其中，东沙群岛位置最北，靠近粤东沿海。此外较大、较重要的西沙、中沙和南沙群岛，则位于南海的西部和南部，和海南岛、雷州半岛相距较近。湛江港和西沙、中沙、

表2 湛江、广州和南海诸岛的距离

（直线距离，公里）

群岛名称 \ 广东大陆城市	湛江市	广州市
南沙群岛（曾姆暗沙）	2,080	2,320
西沙群岛（永兴岛）	570	800
中沙群岛（海鸡暗沙）	720	770
东沙群岛（东沙岛）	600	460

南沙等群岛之间的距离（此处是指海上的直线距离而言），都比广州和这些群岛的距离近。

从表 2 可知，我国位置最南的南沙群岛的曾姆暗沙，和湛江港的直线距离就比较近，只有 2,080 公里；而和广州的直线距离则为 2,820 公里。从这一情形来分析，也能反映出湛江港在华南海疆国防上的重要地位。

二、自然地理环境的特色

(一) 热带季风气候

湛江市及雷州半岛所处的经度、纬度以及海陆的位置，对它的气候产生着极大的影响。

湛江市的经度是在东经 $110^{\circ}24'$ 。它的纬度位置是很低的，处于北纬 $21^{\circ}12'$ ，比广东大陆沿海的一些城市如广州（为北纬 $23^{\circ}8'$ ）和粤东汕头市（为北纬 $23^{\circ}20'$ ）的纬度都低，所以湛江市向南突出，比较深地跨入了热带范围。

如果单从纬度位置来看，湛江市及雷州半岛和世界上其他同纬度的国家与地区，如阿拉伯半岛、西非洲的撒哈拉、美洲墨西哥国家的南部高原一样，都处在北半球相同的纬度位置上。但是，其他的国家与地区却具有热带沙漠或热带干旱的气候特征，唯独湛江市及雷州半岛例外，这里没有沙漠的痕迹，而是一个雨量比较多的区域。为什么会出现这种得天独厚的情形呢？这是因为，湛江市及雷州半岛背靠广阔的大陆，面临我国最大的南海，受夏、冬两种方向不同的季候风彼此交替的影响所致。所以在夏季与秋季能够获得南海、西太平洋送来的湿润的风雨。这种热带季风的气候条件，对

湛江市郊农业的发展带来良好的影响。雷州半岛各县跟海南岛一样，都是广东省发展热带作物的重要基地。

这里气候的突出特点是：整年高温，夏秋多雨，台风频仍，冬春干燥。

首先，从气温方面来分析。湛江市的年平均气温为 23.1°C ，粤北韶关市只 20°C 。整个冬季比较暖和，湛江市一带是见不到下雪的地方，霜也只有当强寒潮袭击时才偶尔出现，不过持续的时间很短暂，由于霜不是经常出现的，故初霜日（即第一次见霜的日期）不够稳定。霜冻甚短，冬季暖和，故农作物的生长期很长，在正常的年份里，冬种红薯可以逾冬而不致枯萎。这里寒暑的差别较小，但在一年中雨水的多寡却相差很大。冬春季节雨水少，常出现干旱现象。

最低（或称最冷）月份（1月份）的平均气温，湛江市为 16.5°C ，比同一时期内广州（ 13°C ）、韶关（ 6.4°C ）的气温都高，接近于海南岛海口市的气温（ 17°C ）。如果按候（五天为一候）的平均气温在 10°C 以下作为冬季的标准，湛江市的候平均气温都超过 10°C ，由此可见，湛江市是没有明显的冬季的。城郊树叶常绿，野草如茵；市区公园里的一些花卉如玫瑰、海棠等，不必采用保温措施，可在春节前后提前苞放。而这些花卉在南岭山区一带的桂林、韶关，却要迟到春夏之交才能盛开。提起城市的秀丽景色，人们会想起以茶花见胜的昆明，被誉为“芙蓉城”称号的成都，以及三月花似锦的洛阳。殊不知南国的湛江四季如春，繁花似锦，也是一座美丽的“花城”。湛江，的确是祖国大地上增添的又一枝新绣。

但是，每当小寒节气（11月下旬至12月上旬），我国北方强寒潮也会侵入到粤西沿海和海南岛，带来冬季最冷的天气。根据记录，湛江市的极端最低气温曾有下降到 5°C 以下的情形（一九三一年为 2°C ，一九五五年为 $2-3^{\circ}\text{C}$ ）。广东全省范围内能保持 5°C 以上的地方只有海南岛南部。这种低温在我国北方说来，那是不算什么大冷天的，因为华北地区冬种作物的耐寒力很强（如冬小麦），华中地区的各种作物对低温也具有一定的抗寒能力（如油菜与绿肥作物），而广东省南部的亚热带作物则属于喜温性作物，尤其是热带作物与热带水果更经不起低温霜冻的威胁。因此，长江、黄河流域一带在 $2-3^{\circ}\text{C}$ 或零下的低温状态时，农作物不会冻坏，但在湛江和海南岛出现 5°C 以下的低温时，热带作物便会冻伤。据记载，湛江市及雷州半岛在一九五五年小寒节气出现低温霜冻，一些热带作物、果树和冬薯等都曾发生过冻坏、冻死的情形。因此，湛江农民对防寒工作的重视程度更甚于北方。此外，由于气温的骤然下降，也会使人感到相当寒冷。

湛江市是一个夏季（或称热季）很长，然而并非极端酷热的地方。太平洋的赤道气团和热带气团在粤西沿海停留的时间很长，从而使湛江市一带形成了漫长的夏季。全年中就有八个月（4—11月）的月平均气温超过 22°C （通常以月平均气温在 22°C 以上当作夏季标准）。湛江市平均气温最高的节气是在小暑（相当于7月），此时月平均气温为 29.3°C ，和广州（为 28.4°C ）、韶关（ 29.2°C ）等地的平均气温相比高不了多少。这时全省的平均气温大多都在 $28-29^{\circ}\text{C}$ 之间，所

以说，炎热的情形不是湛江市一个地方所特有，而是全省各地的一个普遍现象。

广东各地夏季热、凉的程度，主要取决于海洋的调济作用。位于海滨地带的湛江市就经常刮着二至三级的海风，因此那怕是在盛夏中最热的三伏时期（包括小暑、大暑和立秋三个节气），这里却是凉爽宜人的，人们并不感到特别的酷热。多年来记录的极端最高气温也只有 38.1°C ，而离南海较远的韶关市，极端最高气温可达 42°C 。

从雨量来看。由于湛江市一带地形平坦和地势开敞，不能阻滞海洋气流而降雨，故雨量较少，年平均降雨量只有1,400毫米。比漠阳江下游的阳江县（2,000毫米以上）和海南岛东部琼海县（2,000毫米以上）都少，是省内沿海少雨的地区之一。

一年中的雨量过度的集中在几个月份里。5至9月的五个月中的雨量，占全年总数的84%。这五个月的平均雨量都超过100毫米，故叫做雨季^①。另外，十一月至次年三月共五个月中，每月的平均雨量都在50毫米以下，则称旱季（相当于冬春季）。旱季各月雨量的总和只有160毫米，比雨季中一个月（7月平均雨量200多毫米）的数量还少。可见一年中雨量的季节分配很不均匀，雨旱两季的差别十分悬殊。

夏秋期间雨量特别多，这和雷雨、台风雨的频繁出现有

① 通常，月平均雨量大于100毫米者，称为湿月，50—100毫米称常月，不足50毫米者则称干月。