

中国水运史丛书

洛州渚史

人民交通出版社

中国水运史丛书

沧州港史

周厚才 编著

人 民 交 通 出 版 社

中国水运史丛书
温州港史
WENZHOU GANGSHI
周厚才 编著

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

顺义向阳胶印厂印刷

开本: $850 \times 1168 \frac{1}{32}$ 印张: 11.25 插页: 2 字数: 273 千

1990年2月 第1版

1990年2月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—2000册 定价: 7.25元

01-238-425

ISBN7-114-00845-7

F·00091

内 容 提 要

本书在搜集了大量历史资料的基础上，全面记述了温州港从一个原始港到一个年吞吐量 300 万吨以上的中型港的历史过程，并探寻港口发展规律，展示了它发展的巨大潜力。

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 (以姓氏笔划为序)
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

《温州港史》编审委员会

主任委员 李晓朗
副主任委员 陈敢真 金伯光 刘义生
李银标 游三豹
委 员 (以姓氏笔划为序)
王伯雄 邵汉光 陈胜利
陈 龙 范颂三 周厚才
项光辉 柯国光 夏佩林
黄希巨 曾鹏权 彭模延
顾 问 陈长学 丁子寿 韩尧根
纪 明 蒋大迪

《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，十分优越。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奋斗创造的历史。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，更不胜枚举。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

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。

序

温州港是一个河口港和海湾港兼备的天然良港。它象一颗璀璨的明珠，镶嵌在东海之滨。

温州港港阔水深，风平浪静，气候宜人。拥有长达 18 公里、可建 1~10 万吨级深水泊位的“黄金岸线”，还有水深 10~20 米、面积 30 平方公里的乐清湾避风、过驳水域。这些宝贵的天然资源，蕴藏着温州港发展的巨大潜力。近年来，到温视察的国家领导人对于温州港如此优越的自然条件，无不大加赞赏，并指出：“温州港是全国少见的河口港”，“要优先发展水运”，把温州港的开发提到一个十分重要的位置上来。

温州港的历史源远流长，早在战国时期，温州（东瓯）的海上交通即有一定的发展，唐代就开始和日本有贸易往来，南宋、元代曾开辟为国际贸易口岸。鸦片战争后，根据 1876 年中英《烟台条约》，温州港正式对外开放，但在近代除抗日战争初期曾出现短暂的畸形繁荣外，发展一直较为缓慢。新中国成立后，特别是党的十一届三中全会以来，温州港踏上了稳步、持续发展的新历程。1984 年温州列为中国进一步对外开放的 14 个沿海港口城市之一以后，港口的建设又呈现了新的面貌。10 层客运大楼和龙湾两个万吨级泊位，已相继投入使用；杨府山港区第二期工程、七里港址第一期工程两个万吨级泊位的前期工作等，都已列入国家“七五”计划。这些基建项目的完成，将为今后港口的腾飞创造有利条件。温州港长期演变的历史，使我们深切地体会到：港口的兴旺与国家的强盛、社会的繁荣是密切相连的。

长期以来，温州港是温州交通运输的枢纽，浙南和闽东北最大的吐纳口，担负着浙南地区以及丽水、台州、福建宁德地区部分县的内外贸易货物和旅客运输中转任务。温州市有 70% 以上的物资通过港口进出，因而它曾为温州社会经济的发展，做出了

重大的贡献。现在温州港已成为振兴温州经济的龙头，在国民经济中显示出越来越重要的地位和作用。

由于受到陆地交通等各方面条件的制约，温州港目前还是一个中型港口，但它的发展前景是十分广阔的。今后随着金温铁路的修通、港口经济腹地的扩大、我国沿海经济发展战略的逐步实施和外向型经济的不断发展，温州港良好的港湾资源必将得到充分的开发和利用，它的辐射力和吸引力也将随之大大地增强。我们相信，不久的将来，温州港一定能以大型现代综合性枢纽港的雄姿，屹立在东海之滨，为我国社会主义建设作出更多的贡献。

古人说：“盛世修史”。近十年来，温州港面貌起了日新月异的变化，是建国以来港口形势最好的时期，也是修史的大好时机。从1980年开始，在中国航海史研究会的组织领导下，温州港务局便开展了港史编写工作。本局周厚才同志在退休以后，发挥余热，经过七八年的辛勤耕耘，博览古今群籍和历史档案，精心推敲编写，三易其稿，终于完成了温州第一部专业史——《温州港史》。这是我港精神文明建设的重大成就。这部史书基本上写出了温州港的特色，如实地反映了它的形成、兴衰、发展的整个过程，总结了其经验教训，达到承先启后、继往开来的目的。这对温州港今后的建设和发展，必将发挥重要的促进作用。

李 晓 朗

前 言

《温州港史》作为中国水运史丛书之一，是在中国航海史研究会的组织下和温州港务局具体领导下编写的。它是一部全面反映温州港历史发展的经济技术史书。本书以时为经，以事为纬，按编年体撰写，上限适当地追溯至原始社会后期，下限则迄于新中国建立后的 1985 年。古近代和现代按时间先后排列成章，不另分篇。对于 1985 年以后至本书定稿前完成的港口基建项目，则采取注释形式予以补充说明。

温州港历史悠久，自然条件优越，是一个有广阔发展前途的良港。本书在叙述温州港的演变、发展过程中，着重分析它兴衰起伏的原因，从中总结其经验教训，作为今后的借鉴和参考，以推动温州港的进一步发展。

本书编写工作曾得到温州市副市长马云博、市交委主任顾德裕等领导同志的关怀和学者专家陈学文、林正秋、徐定水、胡珠生、马允伦、吴思强、周梦江、吴士元、徐顺平、叶大兵、朱烈等同志的帮助，特别是胡珠生、周梦江同志不仅提供了许多宝贵的资料，同时还对个别章节进行了修改，吴士元同志协助重写了“概况”中的地理部分；还有浙江省图书馆、温州市图书馆、温州师范学院图书馆提供了许多宝贵的资料，浙江省档案馆徐树德、徐华美同志协助调取大量瓯海关档案，温州港务局档案室傅秀华同志提供了完整的现代资料，傅智豹、陈胜志同志协助搜集部分资料，张鑫桥、李宏国、吴坚毅同志协助抄摘大量资料，端木微同志协助绘制插图，胡锦涛、张维雄同志协助拍摄部分照片，温州港务局局长李晓朗同志为本书题写了书名，兹值本书出版之际，谨向他们表示衷心的感谢。

由于我们的水平不高，掌握的资料有局限性，书中难免有错误和不当之处，敬请读者指正。

周 厚 才

概 述

一、优越的自然条件^①

(一) 港口的地理位置和经济腹地

温州港位于浙江省东南部，瓯江下游。地处北纬 $27^{\circ}56'$ ~ $28^{\circ}06'$ 、东经 $120^{\circ}35'$ ~ $120^{\circ}57'$ 的区域内。它的港界范围现在包括内港、外港两部分。内港区从瓯江大桥（离温州市区约 17 公里）以上 1000 米处两岸联线至岐头灯桩（温州角灯桩）和宁村联线范围以内的瓯江干流水域，以及沿岸岸线和相应的陆域；外港区包括瓯江口外附近的水域以及沿岸岸线和相应的陆域（具体界线尚未划定）。全港可供建造各类泊位的岸线共有 45 公里，其中可建万吨级以上泊位的深水岸线长达 18 公里。主要港区从里向外依序分布在市区、杨府山、状元桥、龙湾、七里（包括磐石和黄华）和港口附近北面乐清湾内的大麦屿等 6 处，其中龙湾、七里两处深水区可以兴建 1~2 万吨级泊位，大麦屿水深港阔，可以兴建 1~10 万吨级泊位。温州市区距离瓯江口的黄华约 17 海里，沿岸江面宽阔，逐渐从 1000 多米开拓至 5000 多米，并有江心屿、七都涂、灵昆岛（温州岛）依次居于江中。沿江两岸地势平坦，北岸后方山峦起伏，构成天然的防风墙。口外有大门、鹿西、状元岙、霓屿、三盘、洞头等 100 多个大小岛屿，作为天然屏障。优越的地理条件，使温州港形成一个域广水深、风平浪静的河口港和海湾港兼备的天然良港（见图 G-1）。

^①本目中有关地质、地貌、气候、水文等方面的内容曾参考了下列文献：潘明友等：《温州沿海地带的地貌形成因素和地貌类型》，见《长江三角洲现代沉积研究》，华东师大出版社出版；《全国海岸带和海涂资源综合调查温州试点区报告文集》，华东师大出版社出版；叶开祥：《瓯江河口河床地貌的发育（摘要）》，见《海岸河口区动力、地貌、沉积过程论文集》，科学出版社出版；《浙江地理简志·水文地理篇》，浙江人民出版社出版。

温州港处在中国海岸线中段，距离最北的营口港 1042 海里，最南的三亚港 986 海里，和沿海各主要港口的里程基本上对称分布，如北距上海和宁波分别为 320 海里和 219 海里，南至厦门和台湾省基隆分别为 393 海里和 203 海里。温州港优越的地理位置有利于沿海中转运输的发展，将使它成为现代化综合性的中转贸易港口。温州港对外交往便利，距香港仅 564 海里，日本、朝鲜和东南亚各国的许多港口，都分布在以温州为中心的近海扇面上，它面向亚洲和太平洋的国际市场，是实施中国沿海发展对外经济战略的重要基地之一。

温州港在历史上有比较广阔的经济腹地。浙江省第二大河瓯江全长 375.5 公里，有松阴溪、好溪、小溪、戍浦江、楠溪江等支流，流域面积达 17958 平方公里。瓯江及其支流沿岸各地借舟楫之利，和温州交通往来，并进行贸易活动，港口便成为它们物资集散和转运的中心。同时，温州是浙南的首府和交通运输的枢纽，和整个地区的经济贸易关系十分密切。所以，瓯江流域和浙南地区长期以来成为温州港的中心腹地。此外，台州地区和福建省宁德地区的部分县份，由于历史上和地理上的原因，和温州的经济关系比较密切，因而也成为温州港的经济腹地。这些经济腹地的物产都很丰富，为温州港提供了充沛的出口货源，同时也为进口物资开拓了广阔的销售市场，从而有力地推动了港口的发展。温州港现有经济腹地面积约为 3.1 万平方公里，人口约有 1100 万。今后随着中国沿海经济发展战略的逐步实施和金华至温州铁路的修通，港口的经济腹地将不断地扩大。

（二）港口的地质地貌

温州港所在的浙南海岸属于港湾淤泥质海岸类型，沿岸山体和岛屿主要由中生代火成岩构成。海岸走向深受东北、北北东、西北向构造线控制，大致呈东北—西南方向，又受到西北—东南构造线的分割，使得海岸线蜿蜒曲折，瓯江口外岛屿星罗棋布。

温州港的地貌直接受到瓯江两岸的地质构造、岩性所制约，同时从河口动力地貌角度来看，河段内的江潮动力争雄消长，对河床地貌的发育演变起了极其重要的作用。由于龙湾、磐石矶头的束狭，使瓯江不能向三角港发展，而呈均匀展宽的漏斗状河口。而温州港的航道情况以龙湾为界的東西两段，也有明显的差异。龙湾以上，西起的三条江河段，受到断裂构造控制而呈北北西—北东东向直角转折，三条江河湾正是发育于转折点的强制性河湾。鱼旗山矶头的挑流，使河湾成为影区，这是三条江沙洲群得以在凹岸保存，并进而发生汊道淤浅的主要原因，市区至龙湾河段，由于受到迳流和潮流的双重作用，沙滩移动频繁，河道交替兴衰，水深常有变化。1970年以来，航道经过人工整治后，水深趋向稳定。龙湾以下的航道主要受潮流的控制，水深历来稳定少变。

温州港的6个主要港址，是从市区沿着瓯江向河口海岸带推移。从地质地貌的结构来看，龙湾、七里、大麦屿等3个深水港都具有得天独厚的自然条件。龙湾港址处在基岩岸段，河势微弯，龙湾矶头以西一带为龙湾矶头所控制，形成了紧靠岸边的深水区域，长度1900米，水深8~12米，是优良的深水港址。七里港位于河口的北汊水道（习惯称为北口）的北岸，江心有灵昆岛分流，港址陆域处在黄华岐头岬角海蚀平台之上，基础稳定，地势平坦。岸线东西两端又分别被岐头山和螺山所控制。自磐石到黄华一带水深10~13米，100多年来一直未变，岸线长达9公里左右。七里港确具有港域宽阔、水深少淤和航道稳定的特点。大麦屿港址在乐清湾的东岸，即玉环半岛的西海岸。乐清湾是一个由大门岛、玉环半岛及陆地环抱的外窄内宽的半封闭海湾，大麦屿岸线北起草捆屿，南至五虎礁，直线长度约10公里，区域内有6座伸向海域的岬角，岬角和海湾相互交替，把岸段分成5个大小不等的小海湾，浅浪直拍基岸，在岬角上发育海蚀崖地貌。大麦屿港址的陆域为山间准平原，后方为侵蚀低缓丘陵，丘间有沟谷相通。其中，后方依托条件较好的大麦屿一带岸