

目 录

前言	编 者
开辟黄埔商埠缘起·····	梁 根 梁榕芬 (1)
黄埔古海湾的形成和演变·····	梁榕芬 梁 根 (8)
历史上的黄埔港为何四易港址·····	梁榕芬 梁 根 (10)
黄埔航空纪事选·····	黄汉纲 (12)
历代“羊城八景”中在黄埔的三景初探·····	钟 秋 (16)
黄埔长洲历史遗迹补拾·····	李春潮 (19)
长洲炮台二三事·····	广东省政协文史委员 胡应球 (30)
孙中山在黄埔的几次重要活动·····	梁伯祥 (38)
黄埔岛的北伐纪念碑·····	卜穗文 (42)
黄埔岛上葬忠魂	
——蔡光举烈士墓小记·····	卜穗文 (44)
状元山初探·····	余居松 张超佐 (49)
深井文塔·····	陈大伟 (51)
牛山炮台与祥缜军祠·····	
陆正举口述 余居松 张超佐整理	(54)
佛迹岭、睡佛岩与杨四郎将军庙·····	秦洪满 (56)
黄埔名考·····	黄 伟口述 林鸿年整理 (59)

“黄埔蛋”之来历……郭 妹 卢矜口述 林鸿年整理	(60)
南岗村史(下) ……………秦庆钧	(61)
文冲大庙——旧社会血泪史的活见证……………陆流妹	(68)
黄埔军校校歌是怎样写成的……………卜穗文	(71)
黄埔军校是怎样招收女生的……………卜穗文	(74)
黄埔军校出身的解放军高级将领……摘自《团结报》	(76)
黄埔广播史……………蔡绍华	(78)
黄埔区青少年宫的诞生与发展……………崔大经	(83)
征稿启事……………	(89)

开辟黄埔商埠缘起

梁 根 梁榕芬

自从鸦片战争以后，香港沦为英国殖民地，帝国主义开始向中国进行全面的经济侵略，广州不失为中国南方的商业中心，也有海港的优越位置，但由于当时满清政府的腐败无能，没有开发利用这一优越位置。自民国建立后，人民逐渐觉醒，提议将广州建成海港的计划甚多，使香港政府大为震惊，并竭力阻止将广州建成海港。国民政府总理孙中山，精辟地分析了当时的国际政治及经济形势，在建国方略之二，物质建设（实业计划）第三计划中提出建设南方大港的主张。

一、孙中山建设南方大港计划

孙总理在《建国方略》第三计划中指出：“第三计划主要之点为建设一南方大港，以完成国际计划篇首所称中国之三头等港。吾人之南方大港，当然为广州。广州不仅中国最大之都市；迄于近世，广州实太平洋岸最大都市也。亚洲之商业中心也。中国而得开发者，广州必将恢复其往昔之重要矣”。“新建之广州市，应跨有黄埔与佛山，而界之以车歪炮台及沙面水路……”。“吾以此都会为中心，制定第三计划如下：第一部改良广州为一世界港；第二部改良广州水路系统；第三部建设中国西南铁路系统；第四部建设沿海商埠及渔业港；第五部创立造船厂”。

二、开辟黄埔商埠的组织机构

1924年孙总理不幸与世长辞，国民政府及民众团体为继

承孙总理遗愿，相继成立各种组织，实施总理建设南方大港计划。1925年11月，成立中华各界开辟黄埔商埠促进会；1926年2月，政府成立黄埔开港计划委员会，任孙科为主席，伍朝枢、陈公博、宋子文为委员，设立计划工程处；1926年6月，国民政府及民众团体合组黄埔商埠有限公司，任邓泽如为主席，孙科、陈公博、苏兆徵为工程组委员，张静江、马伯年、冯敬为募股组委员，宋子文、林丽生、李禄超为经济组委员，周佩箴、陈信明、许坚心为总务组委员。1927年邓主席及各组主任相继离粤，会务无人主持，9月间，在粤各委员提出维持现状，指定专人负责开港大事，先后经呈政治分会及国府核准，以委员制不适宜，改为督办制，任邓泽如为督办，邓不愿承担，改由李禄超负责，兼管各组事务，后李又辞职，改为专员制。1929年2月，政治分会决定将专员撤消，改由广东建设厅接管，黄埔商埠有限公司宣告结束；1929年9月9日，成立广东治河委员会，接管前督办广东治河处事宜，任古应芬为委员长，胡汉民、陈铭枢、孙科、陈济棠、林直勉、吴铁城、陈策、杨西岩、李海云、林云陔、范其务、邓彦华、王宠惠等为委员。1929年10月8日，筹建黄埔港事宜由广东治河委员会办理，治河会接管黄埔港事宜后，古应芬委员长积极进行工作，不久，古委员长不幸逝世。治河会由于经费无着落，工程难以实现，幸好林云陔兼治河委员会常委，一如既往，全力支持建港，不致半途而废，测量及土地登记工作而大部分完成，筑港计划已制定。1935年11月，西南政务委员会派文干为治河委员会委员兼筹建黄埔商埠主任。

三、开辟黄埔商埠计划

在筹建黄埔商埠期间，中华各界开辟黄埔商埠促进会负

起促进黄埔商埠建设责任，广泛征求各界民众对开埠计划的意见，经数月的努力，先后征得柯维廉、余怀德、雷官铤、彭回、徐永祺等各专家及工程技术人员的开埠计划和意见，并公布于众，充分接纳民众意见，组建黄埔商埠股份有限公司执行委员会，进行招股。

第一个开埠计划是柯维廉拟定的，柯维廉是瑞典国人，他在广东治河处服务多年，对珠江流域及其他情况较为熟悉，故在较短时间内拟好计划呈报黄埔开埠计划委员会。

柯维廉的开港初步地点定在北帝沙、狗仔沙，工程分三期9年完成，经费预算1645万元。自从国民新闻发表了柯氏这个开埠计划后不久，就有余怀德工程师提出反驳意见，认为这个计划不妥，而主张在长洲岛开埠。由于各界人士对柯维廉这个计划意见较多，后来被取消了。如果采用余怀德方案，则必须由长洲岛筑一道铁桥连接新洲，所需费用非常巨大，如在新洲开埠则可以免去这笔费用，于是雷官铤技士主张在新洲开埠。

雷官铤技士系美国留学生，土木工程硕士学位，曾在美国及广东公安局建设厅等当过技士，后来调到黄埔商埠工程处当技士，工作五个多月后，对开埠计划研究很有心得，经几个月的深入调查研究并与多人磋商原制定这个计划。开埠地点定在新洲，工程分三期七年完成，经费预算2990万元，此外，他还作了一个在沙路开埠的计划，经费预算1196万元，工程三年半完成。

彭回技士也主张在沙路开埠，他作了一个开埠计划，经费预算2782万元。此外，彭技士又作了一个在鱼珠开辟鱼珠外港计划，经费预算2719万元。

徐永祺提出在大虎开辟商埠计划，经费预算1268万元，

工程四年完成。

1927年4月，彭回技士又提出在虎门大虎开辟商埠计划，工程分四年完成，经费予算7423万元。

后来雷官铤技士又提出开辟黄埔狮子山商埠速成计划，工程20个月完成，经费予算69.6万元。

四、李文帮的黄埔港计划

1929年，广东治河委员会成立并接管了前督办广东治河处事宜后，治河会委员长古应芬不辞劳苦，频临北帝沙、新洲、沙路、虎门，狮子山、长洲、鱼珠各地考查，详细研究柯维廉、彭回、雷官铤等各种计划，开始确定鱼珠为黄埔港埠址，经过五年的调研，测量、考察地质、钻探河床、观测水文、测量水深、办理上地登记等工作，并参考各国港埠经验，由李文帮制定黄埔港市整个计划。此计划经工务科长黄谦益审查，后经委员胡毅生、胡继贤，广东省建设厅代表黄森光、朱次鸾，广州市政府代表陈自康会同审查，认为妥善，由常委林云陔、邓泽如、林直勉审定，于1934年2月8日治河会第二届第109次政务会议通过核准备案。

李文帮系广东治河委员会工程师，美国意大利诺大学土木工程学士、美国士丹佛大学研究院土木工程师。

李文帮的黄埔港计划共分四篇二十章，包括筹建黄埔港的历史，地理位置、地质、气候、水文、腹地和地方现状等作了充分的阐述。并将黄埔港的测量机构、测量图列出，然后将港市计划分期实施程序、计划予算及筹款办法作了详细论述。整个计划分四期进行。第一期征地，筑路，治港，填泥，建堤岸，码头，货仓，预算150万元，第二期继续进行，预算570万元，两期合共预算720万元。当时担心巨款难筹，而工程又不能搁置，又拟定了速成办法，预算约17万

元，设立土地登记处及土地评价委员会，办理征地手续，一旦政府筹有款项，即可按计划实施。

然而，由于种种关系如筹款困难，国家多故，以上计划均无一实现。

1936年10月广州市长曾养甫奉派督办黄埔埠事宜，采取有计划有步骤的推进，将黄埔开辟为一完整的深水港，除将广东治河委员会及以前各机构完成的工作与开埠计划接收外，并开始测量土地，疏浚第一、二沙航道，建筑第一码头等，于1937年4月8日与荷兰治港公司订立合约，承办各项工程。同时决定重新研究深水港及黄埔城市设计，成立设计委员会，并聘请美籍顾问顾利之担任设计，与国内专家十余人协助，经五个月工作，完成黄埔开埠计划书编制工作。

五、顾利之的黄埔开埠计划书

考虑到建设南方大港为国家百年大计，非要经验丰富、眼光远大的专家详细研究、精心设计才能善始善终，特聘请美国港市工程界权威人士顾利之来华负责设计，历时五个月，写成黄埔开埠计划书。全书共26章，包括地形的充分利用，交通网络，河道疏浚，铁路、公路网的布局，码头、货仓、车站及航空站枢纽，道路设计，分区规划，自来水供给以及污水处理、排除，分期实施办法，市政、教育、地政、财政及商业发展前景等都有详细设计。

顾利之开辟黄埔商埠计划大致分四期：

初期实施工作：

- 1、筑钢板桩堤岸码头350米及货仓一座，面积4.5万平方米。
- 2、完成第一、二沙航道开挖工程及零汀沙。
- 3、修筑黄埔大道东圃至码头一段。

4、修筑粤汉铁路支线至码头及车场。

5、完成乌涌至珠江涌南部填上工作。

6、安表自来水管及流入乌涌的排污渠道，开挖乌涌西部的蓄水塘供食水之用。

7、建筑黄埔商埠督办公署及职工临时办公处和住所。

初期工作用地93英亩，即330华亩，可容纳1.2万人。完成公共建筑面积其中包括完成商店面积24万平方英尺，事务所若干间，其面积4.8万平方英尺，小学两所，中学一所，警察局二处，消防所一处，清道及养路所各一处，市场一所。

第一期实施工作：发展东圃至乌涌堤岸黄埔大道以北一带地段，面积400英亩，可容纳5万人，将原来地面高度106公尺高度的地面填土至108.35公尺的地面高度，防避百年一遇大水。完善交通、公共事业及市政设施，吸引远近人民移居此地。此间应建商店100万平方英尺，事务所20万平方英尺，小学八所，中学三所，警察分局、消防所、清道所、养路所各五处，市场四处，建码头5000英尺。

第二期实施工作：征用珠江村以北，西华坊以南，横沙以西，塘口以东土地，建筑住宅及商业区。文冲以南及石溪以北各挖一蓄水塘，用以排除雨水并作自来水之水源。此期间用地面积共1000英亩，容纳人口17万人，建事务所面积340万平方英尺，小学27所，中学11所，警察分局17处，消防所10处，清道及养路所10处，市场5处。

第三期实施工作：发展范围包括中山大道以北，广九铁路以南地段及狗仔沙、北帝沙、第一沙，长洲东部，以白鹤观山西南两面之山麓至东江口一带的近郊，总面积11000英亩，可容纳75万人。此期间住宅区与商业区初具规模，形成大都市。在南岗冲附近挖一蓄水塘，以扩充自来水水源。此

间商业区面积已达1500万平方英尺，事务所面积300万平方英尺，小学120所，中学50所，警察分局75处，消防所70处，清道及养路所70处，市场17处，码头总长7万英尺，港区面积595英亩，码头、仓库、堆场、铁路、车场及装卸设备配套齐全。公园在第二及第三期内着手兴建。

黄埔古海湾的形成和演变

梁榕芬 梁 根

今天的黄埔海湾在古代是一个浅水古海湾，学术上称广州溺谷湾。

距今大约七千至五千年前，因海水入侵而成。当今在广州地区附近发现的海蚀崖及海蚀平台就是一个例证。古代广州溺谷湾的范围东至东莞的上南、石龙，北至广州丘陵，西至广州，南至市桥台地。溺谷湾内是一片浩瀚的汪洋。

黄埔海湾的形成大致可分三个时期：即溺谷湾期，珠池期和狮子洋期。

溺谷湾期：系指距今七千至五千年前，全新世海侵形成古洪积平原受淹的时期，这一时期，海面上升，地面负重下沉。五千年后，溺谷湾开始淡化，但海潮侵蚀力仍很强，溺谷湾内到处可发现海蚀崖和海蚀平台，如广州西部的石碣海蚀崖下部的河蚬，用放射性同位素 C_{14} 进行分析，其地质年代为 4640 ± 280 年。

珠池期：系指大约唐朝末年，东江三角洲尚未形成时期。据《东莞县志》有“媚珠池在南大步海，相传南汉时于此采珠”的记载而得名。这一时期，由于东、北、西江下游泥沙淤积，使溺谷湾范围变小，与溺谷湾期相比，海面已缩小了许多。据《番禺县志》记载，“冲应堂古庙在鹿步司大东向乡……自汉晋、隋、唐以来有之”。说明在汉朝时候，

由于东江口泥沙淤积，中堂地区已形成陆地。庙头的扶胥亦由于泥沙淤积变成陆地，韩愈称为“扶胥之口，黄木之湾”，意为扶胥已收缩成口，口外是大海湾。同时，由于北江和西江泥沙淤积，到唐朝时期，市桥台地以西至石碣已连成一片陆地。

狮子洋期：系指一千年前至今，这一时期由于东江泥沙不断淤积，形成东江三角洲并不断西伸，西、北江也形成了三角洲并向东挺进，加之虎门潮汐的顶托，日逐形成狮子洋漏斗湾形态。宋代以后，由黄埔至广州已由内湖形态演变为河道形态。到明代初期，东江三角洲已延伸到东莞麻涌、大步一带。据明代《明一统志》记载，“明洪武初年，已在东村大小东向，大小亨、麻涌、大步一带屯田军垦”。到清代以后，东江三角洲继续向西伸延，西、北江三角洲继续发育向东延，逐渐形成今天这样被分成许多水道的狮子洋，黄埔古海湾演变成今天这样的由南向北逐渐变狭的漏斗状河道形态。

历史上的黄埔港为何四易港址

梁榕芬 梁 根

今天的黄埔港港址在古代并非称黄埔，真正的黄埔应在广州河南岛东部的黄埔洲上。黄埔港的来历应追溯到古代。

早在隋唐时期，广州的经济已相当发达，在距现今黄埔港旧港区下游约6公里的庙头村西，就形成了相当繁荣的港口，历史上称扶胥港，即广州的外港。由于地理条件优越，扶胥港经历了隋、唐、宋、元四个朝代而一直保持繁荣景象。

元代以后，由于东江三角洲和西、北江三角洲继续发育，扶胥港港前一带原是“溺谷湾”的浅水海滩，后因海滩不断淤积变浅，狮子洋面积逐渐缩小，扶胥港已不适应当时经济发展的要求而逐步衰落。到了明清时期，扶胥港已迁移到其上游的黄埔洲与琶琶洲一带水域，始称黄埔港，这一带水深海阔，并有长洲岛作屏障，风平浪静，是一天然良港。

鸦片战争前，清朝政府定黄埔港为全国唯一合法对外开放港口，从此，黄埔港进入了一个繁盛的历史时期。

鸦片战争后，香港这个自由港沦为英国殖民地，我国对外贸易中心也随之转移到上海，黄埔港日渐衰落。同时由于码头淤积失修，黄埔洲与河南岛自然并连，影响船只停泊，于是，在同治年间（1862—1874年）黄埔港址迁往东面的长

洲岛北岸，继续沿用黄埔港旧名，后来长洲岛亦随之称黄埔岛。

长洲岛四周虽然海阔水深，但它是江中孤岛，与陆上交通十分不便，其发展必受限制。辛亥革命后，孙中山在建国方略第三计划中提出建设南方大港的构想，港址就选择在与长洲岛隔江相望的珠江北岸，就是今天的鱼珠附近。1937—1938年，在这里兴建了深水码头，历史上称“黄埔新埠”，即今日黄埔旧港港区的雏型。

从隋唐至新中国成立，经历了一千四百多年，黄埔港虽然四易港址，但每次迁址均没有超出黄埔深水湾的范围，由此说明黄埔深水湾具有发展港口得天独厚的自然地理条件。

解放后，人民政府对黄埔港进行了大规模的兴建和扩建，今日的黄埔港已发展成为华南地区最大的港口，黄埔港不愧为珠江口岸的一颗明珠。

黄 埔 航 空 纪 事 选

黄汉纲

黄埔不但是我国南方大港，而且在我国空军及航空事业发展史上也有密切关系。这里选记其中的史事七则，供航空史家参考：

（一）迫使北洋舰队服从接管

1922年，孙中山在广州就任非常大总统。当时统治广东的军阀陈炯明，暗中与北洋军阀曹锟、吴佩孚勾结，反对孙中山进行北伐。为了巩固后方，防止原属北洋军阀系统，后来参加孙中山倡导的护法运动，驻守黄埔的北洋舰队受陈炯明及北洋军阀利用，孙中山于1922年4月22日从广西梧州北伐前线回驻广州，27日派温树德、陈策接管北洋舰队，并派出飞机飞临黄埔上空，与黄埔长洲炮台守军互相配合，组成立体火力网，迫令北洋舰队就范。在陆空协同的镇摄下，除海琛号军舰略有抵抗，迅即被制服外，其余各舰相继服从接管。

（二）乐士文1号飞机撞山损坏

1923年9月下旬，广东革命空军飞行员陈秀，驾驶孙中山领导制造的乐士文1号飞机，在黄埔上空进行例行飞行训练，不慎碰撞在黄埔一山头上，飞机损坏，事后被运往广州大沙头飞机修理厂修理。这是我国空军在黄埔发生的第一次事故。

（三）黄埔军校部分毕业生转习航空

国共合作的广东革命政府，为了贯彻孙中山“航空救

国”的主张，于1924年10月在黄埔军校（军校初期取名陆军军官学校，因校址设在黄埔长洲岛上，后来一般通称为黄埔军校）第一期毕业生中，选送刘云、冯荀、王勋（叔铭）、王翱、万鹏、袁政、郭一予等七人，1925年10月又在黄埔军校第二、三期毕业生及第四期在学学生中，选送常乾坤、毛邦初、张廷孟、余世沛、龙文光等三十多人到广东军事飞机学校学习航空。这批黄埔军校出身的航空学生，学成后有不少成为我国空军骨干或杰出的航空技术人材，对我国空军及航空事业作出了重要的贡献。如王叔铭、常乾坤，曾分别担任国民党和人民解放军空军副总司令；毛邦初、张廷孟等是抗日战争时期抗日空军的重要骨干；刘云不但是飞行家，而且是最早为我国革命空军飞机设计和安装炸弹架，提高空军轰炸能力的航空工程人员；龙文光等为我国共产主义革命事业壮烈牺牲。他们为我国革命及航空历史写下了光辉的一页。

（四）编入黄埔长洲戒严部队战斗序列的空军

1924年下半年，黄埔军校初办时，蒋介石常受滇军军长范石生的欺侮。范石生威胁蒋介石说：“你这几个黄埔学生，我只派一营人随时可以缴你的械。”蒋介石因而严加警惕，在黄埔军校的长洲岛筑垒戒备。1924年10月，以英国汇丰银行买办陈廉伯、佛山大地主陈恭受为首的广州商团，在帝国主义的支持下发动叛乱，而范石生在孙中山严令镇压商团叛乱前又一直偏袒商团，与广东革命政府作对，长洲岛及黄埔军校随时有被商团及滇军进攻的危险。为了保卫长洲及黄埔军校，孙中山命令黄埔军校校长蒋介石兼任长洲戒严指挥官，负责守备长洲。驻黄埔飞机队（共有飞机五架）亦奉命编入长洲戒严部队战斗序列。这是空军首次担负协同守备

黄埔的战斗任务。

（五）堵截叛逃海军舰队

1929年5月，桂军自广西入侵广东。同年5月9日，驻守广州的海军第四舰队副司令舒宗鑑接受桂军运动，煽动停泊广州的舰艇响应桂军，驱逐舰队司令陈策，带领各舰驶离广州，取道黄埔向珠江口外疾驰，企图脱离广东控制。广东航空处长张惠长率领飞机队飞临黄埔及周围河面拦截，在舰队附近施行轰炸扫射，勒令舰队回航，否则即对各舰轰炸。迫使叛逃各舰树起白旗，表示降服，遵命回航。带领舰队叛逃的副司令舒宗鑑逃逸，舰队仍归司令陈策指挥。

（六）空军抗战在黄埔

1937年7月7日，抗日战争爆发。1938年2月28日，日寇飞机五十余架，分批轰炸我黄埔等地。我空军起飞迎战，击落日寇飞机一架，坠毁于黄埔石榴乡。

1941年12月，第二次世界大战爆发，中、美、英、苏组成同盟国，协同对德意日作战。1943年3月10日，美国组成第十四航空队，驻在中国，配合中国抗战，中美空军开始并肩作战。1943年7月7日，中美空军飞机二十余架，轰炸黄埔日寇军事目标，及进行低空扫射。1943年7月12日，中美空军再炸黄埔日寇军事目标，并进行低空扫射。

1943年9月9日，侵华日寇飞行师团中将师团长中菰盛孝，乘坐运输机从台北飞往广州。中美空军P—28式驱逐机四架，从广东南雄机场起飞截击，在黄埔上空与敌机遭遇，立即展开攻击，将其击落，坠毁于黄埔山头。日寇中菰盛孝中将及其随从幕僚官泽中佐等同时被击毙。中菰盛孝是死于中国战场的日寇空军最高指挥官，又是继盟军破译了日寇通讯密码，掌握其活动情况，于1943年4月派遣飞机，在南太

平洋截击日寇舰队司令山本五十六座机，将其击毙后的、又一次在空中截击日寇高级指挥官的伟大胜利。

1944年7月5日，中美空军飞机二十余架，轰炸黄埔日寇军事设施。1945年6月3日开始，中美空军反复轰炸黄埔日寇军事设施，为盟军在广东沿岸登陆扫除障碍，直至1945年8月14日日寇无条件投降为止。

（七）设厂制造飞机发动机

1948年4月，贵州大定航空发动机厂在广州黄埔设立分厂。厂址选定在黄埔码头以南，约在今天的黄埔石油化工厂附近。厂址面积约五万平方米，规模宏大，设置齐整。1948年底厂房建设大部分完工，计划制造来柯明（Lycoming）发动机。这是黄埔有飞机工业之始。后来由于国民党发动内战，这座飞机发动机工厂停止建设，机器设备于1949年中迁往台湾。

（八）空军陆战队训练在黄埔

中国人民解放军为了把空军陆战队训练成为随处能飞，到处能降，降之能战的劲旅，选定黄埔为试跳训练地点之一。1953年2月，空军陆战队第一师参谋长刘峻带领五员伞勤干部，选定位于黄埔港东南五公里处的珠江水面为试跳试验场。2月8日14时，伞勤干部尤多福、翟玉琛二人试跳。离机后他们自由坠落五秒钟，手拉开伞，在距离水面四百米时打开救生胎，距离水面五十米时解开胸带、背带，做好入水准备，距水面一米，解开降落伞主动入水。2月9日13时，另三员伞勤干部进行第二次试跳。这是新中国空军陆战队进行的第一次在特种条件下的跳伞试验。试验结束后，全体人员赴齐齐哈尔、上海等地，为华北、华东军区空军和海军的10个航空兵师的飞行员进行了水上跳伞理论教育和示范跳伞，为空军陆战队跳伞提供了宝贵的直接的经验。