

中国水运史丛书



程浩 编著

廣州港史

(近代部分)

海洋出版社

广州港史

(近代部分)

程浩 编著

海洋出版社

1985年·北京

内 容 提 要

本书论述了自1840年鸦片战争后至1949年全国解放前这段历史时期广州港的演变史。这段时期正是中国在帝国主义列强的势力侵入下,从封建社会变为半殖民地半封建的黑暗时期。作者以大量的史实论述了这段时期,广州港的海内外贸易、海内外交通运输及广州地区工农业生产等方面的情况。

责任编辑:王培德

广州港史

(近代部分)

程 浩 编 著

海 洋 出 版 社 出 版 (北京市复兴门外大街1号)

新华书店北京发行所发行 北京昌平兴华印刷厂印刷

开本: 850×1168 1/32 印张: 12³/₄ 插页: 1 字数: 320千字

1985年9月第一版

1985年9月第一次印刷

印数: 13700册

统一书号: 11193·0549 定价: 2.50元

版权所有·不得翻印

中国航海史研究会

主任委员：贺崇陞

副主任委员：王大勇

陈嘉震

魏启宇

丘克辉

何明德

丛永竹

顾问：朱杰勤

庄为玘

卢东阁

《广州港史》编辑领导小组

组长：陈学

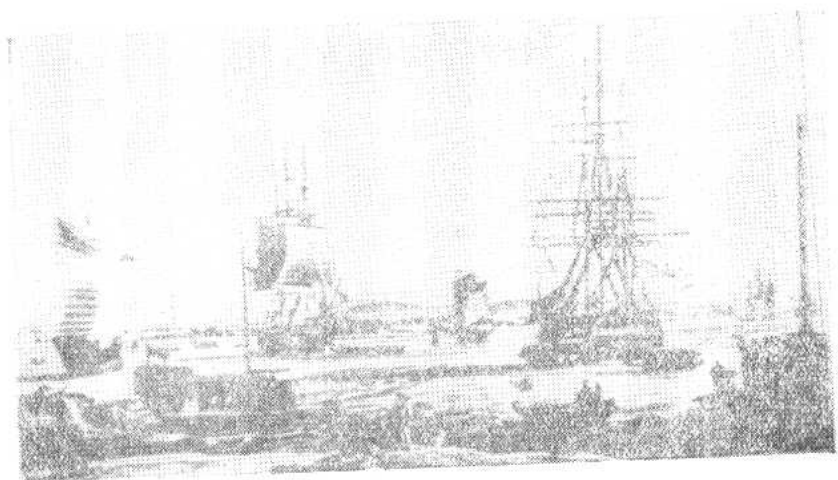
副组长：李明

乔仕德

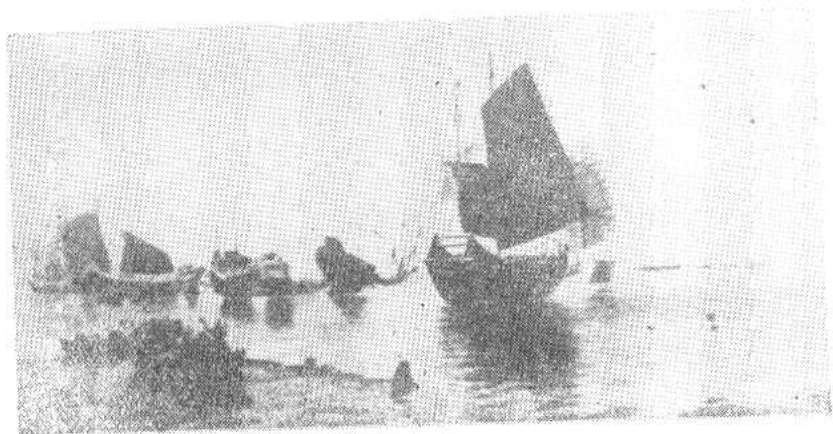
成员：苏义铭

邓端本

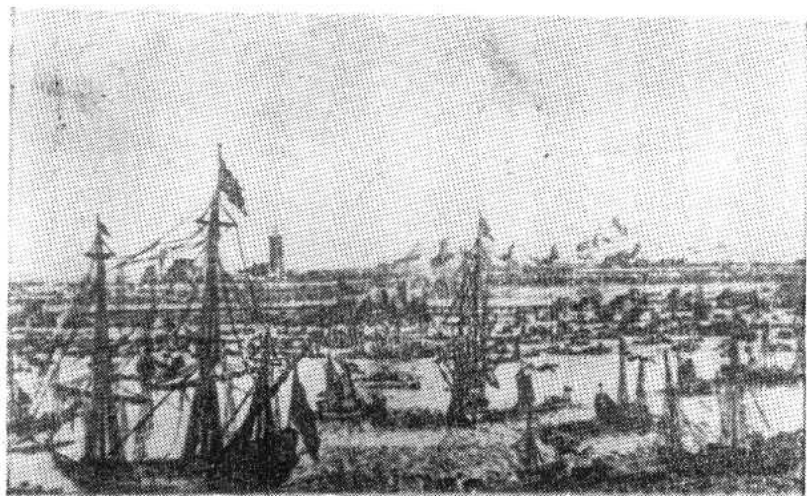
程浩



英国东印度公司的鸦片运输船“滑铁卢”号(右)
(采自《中国近代史参考图录》)

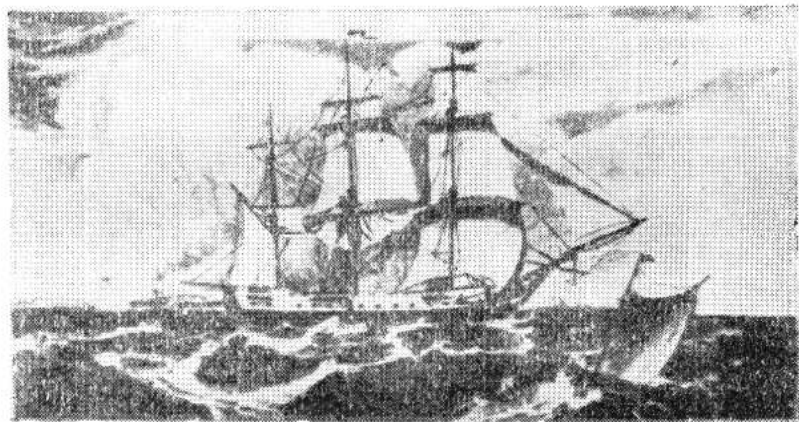


中国水师与英国海军在川鼻洋面激战
(采自Basil Lubbock, *The Opium Clippers*, P. 92)



鴉片戰爭前的黃埔港

(采自《中國近代史參考圖錄》)



英國東印度公司鴉片運輸船

(采自《中國近代史參考圖錄》)

《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。

中国水运发展的历史，源远流长。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。

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的商代，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，是我国直接与东南亚海上贸易繁盛的见证。明初郑和七次下西洋，建造了二百多艘海船，两万多人的庞大船队，历访了三十多个国家，这是世界航海史上的壮举，使我国古代航海事业走上了鼎盛时期。

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。

島港。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，主要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的邗沟，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，在世界古代水利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，沿海海关和港口完全由外国人所控制，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，海员的大罢工，在中国新民主主义革命史中占有光辉的地位。

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，伟大祖国已恢复和焕发着青春的活力，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。远洋船队从无到有，从小到大，现在已建设成了一支包括具有各种船型，名列世界前十位的、拥有一千五百多万载重吨的远洋运输船队，航行到一百五十多个国家和地区六百多个港口。与解放初期相比，内河轮驳船增加十倍以上，内河客、货物运输量增长都在十八倍以上，沿海客运量增长二十三倍，货物运输量增长十八倍；沿海主要港口货物吞吐量增加二十多倍。并相继建成了一批现代化的港口和专业化的深水泊位，与港、航相配套的各种设施如：集疏运系统、修造船工业，以及航务工程，通讯导航、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、海运院校和出版部门，初步形成了一个比较完整的水运体系。党的十一届三中全会以后，我国水运事业，在党中央正确方针指引下，在探索建设具有中国特色的社会主义道路上，有了许多新的创造，取得了重大的成就，在国际航运界中，已成为一支不可忽视和具有影响的力量，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，实为旷世之伟业，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，“隋氏作之虽劳，后代实受其利”。在几千年的实践中，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，晋代的王浚、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，清代的新辅、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教材。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。

历史，主要是指人类社会的发展过程，是人类社会各项事业的继承、连续和发展。我们把几千年的水运史，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历史，从中吸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，包括海港史，各省的航运史，长江航运史，中国运河史，招商局史，民生公司史等。丛书的编写，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，重视史料的收集、整理和考订，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。中国水运自古无专史，有史从本书始。但本书的出版，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，这套丛书将在历史的检验中，不断修改完善和再版，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

前 言

《广州港史》是由中国航海学会暨中国航海史研究会发起和组织编写的《中国水运史丛书》中的一个分册。原广东省航运厅和广州港务管理局成立了以陈学为组长，李明、乔仕德为副组长，苏义铭、邓端本、程浩为成员的编辑领导小组，负责该书编写的组织工作。

《广州港史》的近代部分，是《广州港史》（古代部分）的续篇。它包括了自1840年鸦片战争至1949年中华人民共和国成立前广州港一百零九年的历史。

广州港是我国南海之滨的重要港口，也是世界上闻名的历史古港。它地理位置优越，港湾优良，具有海、河运输的双重特性。自秦汉时期广州古港形成以来，其对外贸易，历久不衰。但鸦片战争后，广州港却逐步沦为半殖民地性质的贸易港口，其素居我国外贸中心的地位，亦为上海港所取代。这是由于近百年外国资本主义、帝国主义不断入侵而致。因此，从这个意义上讲，近代的广州港是我国由封建社会逐步变成半殖民地半封建社会的历史的一个缩影。今天，我们编撰这部史书，重温这段历史，对于开展中国近代航海史、海港史、外贸史以及广东近代经济史的研究；对于进行爱国主义教育和社会主义现代化建设，都具有重要的意义。

本书试图以马列主义、毛泽东思想为指导，对近代广州港各个时期的经济技术活动，进行分析和探讨，力求反映广州港经济技术演变的规律和特点，并找出其社会原因及根源。全书共分十章。基本上是根据广州港近代不同历史时期进行划分的，即以时

间为经，以事件为纬。并贯穿揭露外国资本主义、帝国主义侵略这条主线。

作者浅学，承撰此书稿，深感力不从心。错误纰漏，在所难免。恳请读者和史学界前辈，批评指正。

作者在搜集资料和草拟编写大纲的过程中，曾得到朱杰勤教授、金应熙教授、徐俊鸣教授、曾昭璇、吴壮达教授以及广东省社会科学院、广东省文史研究馆、暨南大学、中山大学东南亚史研究所和广州市社会科学研究所等单位有关专家、教授的热情支持和帮助。朱杰勤、金应熙、徐俊鸣、曾昭璇、吴壮达五位教授，还分章对本书作了仔细审阅。区宗华教授、侯达、陈谦以及胡应球等同志，也对本书提出了宝贵意见。此外，在搜集资料的过程中，还得到黄启臣、邓开颂同志的大力支持。借本书出版之际，作者在此一并致以由衷的谢意。

程 浩

1985年于广州

几点说明

一、本书所指的广州港，与今天广州港务管理局所管辖的范围不尽相同。它泛指包括当时广州内港及黄埔外港在内的整个广州港口（或广州口岸）。

二、本书对当时作为广州外港的黄埔，鉴于中国航海学会暨中国航海史研究会组织另编《黄埔港史》，故仅作必要的记叙，而未展开来写。

三、本书凡引用原文，一律注明出处，以备检索；至于对未见刊行或刊本流传较少的资料，如档案及孤本、珍本、善本等，则尽量作直接的引录，以保持这些资料本身的学术价值，并为得书不易的读者提供方便。

四、本书以公元纪年，并附注相应的阴历年份。

五、本书有关经济方面的内容，是以粤海关档案资料——《关册》为骨干资料，并尽力博采其他各方面的第一手宝贵资料及吸收学术界研究成果。而有关技术方面的内容尚欠饱满，这主要由于当时广州港本身技术状况极为落后，加上资料残缺，搜集不易。

六、本书第十章部分内容取材于1977年《广州港发展史》编写小组编写的《广州港发展史》（未刊稿），特此说明。

七、本书附录是根据马士著《东印度公司对华贸易编年史》（英文版）第一至五卷有关统计表编译，并经暨南大学历史系朱杰勤教授对照原书作了审校，特此志谢。

程 浩

目 录

第一章 鸦片战争前夜广州港对外经

济关系(1839年以前) (1)

第一节 西方殖民主义者对广州的

海盗式掠夺和争开贸易市场 (1)

第二节 清政府的“闭关政策”与

独开广州口岸 (10)

第三节 1839年以前广州港与西

方国家的贸易关系 (13)

第四节 鸦片输入广州和我国白银外流 (22)

第二章 鸦片战争时期广州港半殖民

地化的开始(1840—1864) (33)

第一节 第一次鸦片战争对广州港的影响 (33)

一、 不平等条约的签订 (33)

二、 广州港各项主权的丧失 (36)

三、 广州港逐步沦为半殖民地化的港口 (41)

四、 广州港外贸中心地位逐渐衰落 (51)

第二节 第二次鸦片战争对广州港

的影响 (63)

一、 外国侵略者劫夺和控制广州海关 (64)

二、 沙面沦为外国资本主义侵略广州的据点 (66)

三、 广州港外贸地位进一步削弱 (70)

第三章 洋务运动时期广州港航业的

初兴(1865—1894) (79)

第一节	外国资本输入对广州港的影响	(79)
第二节	洋务派创办近代实业促进 广州港的发展	(88)
一、	洋务派创办的广州军事工业	(89)
二、	官督商办的轮船招商局广州分局	(92)
第三节	广东民族工业的产生开阔 了广州港的经济腹地	(95)
第四节	广州港海内外贸易的一度“回升”	(100)
第四章	中日甲午战争后广州港半殖 民地化的加深 (1895—1911)	(116)
第一节	帝国主义列强经济势力进一步侵入广州	(116)
一、	帝国主义列强对广州铁路特权的争夺	(118)
二、	帝国主义列强对广州航运势力的扩张	(120)
三、	帝国主义列强对广州内河及沿海航标的控制	(125)
第二节	广州港半殖民地化日益深重	(133)
一、	帝国主义列强在广州争开洋行及专业公司	(133)
二、	帝国主义列强对广州港贸易的激烈争夺	(139)
三、	广州港半殖民地性贸易的扩大和加剧	(142)
第五章	第一次世界大战前后帝国主义列强对广州港的 争夺和控制 (1912—1924)	(153)
第一节	战前帝国主义列强对广州港的掠夺性 贸易 (1912—1913)	(153)
第二节	战时广州港航业在“缝隙”间的短暂 发展 (1914—1918)	(158)
一、	战时帝国主义列强对广州地区的经济侵略	(158)
二、	战时广州地区民族工业的再度兴起	(164)
三、	战时广州港贸易的短暂繁盛	(177)
第三节	战后帝国主义列强对广州港的 “卷土重来” (1919—1924)	(185)

第六章 省港大罢工对广州港的巨大促进和

影响 (1925—1927)(195)

第一节 罢工期间广州港海内外交通与贸易(195)

第二节 罢工对广州港的巨大促进和影响(212)

一、 部分争回粤海关自主权

二、 促进黄埔筑港及开埠

三、 建立起旧中国第一个由中国人自行管理的广州海
港检疫所

第七章 第二次国内革命战争爆发后至抗战前的

广州港 (1928—1936)(223)

**第一节 1928年至1933年陈济棠推行“三年计划”前
广州港的经济贸易**(223)

**第二节 1933年陈济棠推行“三年计划”后至1936年
广州港经济的一度“勃兴”**(229)

一、 陈济棠“三年计划”对港口交通建设的实施

二、 陈济棠独霸南粤后期广州港经济“繁荣”的
“昙花一现”

三、 陈济棠统治时期广州港经济短暂“繁荣”
原因简析

第三节 陈济棠统治时期广州港的管理体制(252)

第八章 抗日战争时期完全殖民地化的广州

港 (1937—1945)(257)

第一节 抗战初期广州港的“特殊”地位(257)

第二节 广州沦陷前后的港口交通运输业(262)

一、 沦陷前后广州港水运奄奄一息

二、 沦陷前后广州港水(路)铁(路)中转瘫痪

三、 沦陷前后广州港水(路)公(路)交通阻断

第三节 日军占领期间广州港的海内外贸易(267)

一、 日本对广州港贸易的控制和独占