

中国水运史丛书

黄埔港史

(古、近代部分)

人民交通出版社

765

中国水运史丛书

黄埔港史

(古、近代部分)

人民交通出版社

内 容 提 要

《黄埔港史》(古、近代部分),叙述了隋唐至1949年间黄埔港形成、发展的历史;阐述了港口在各个历史时期的经济地位和作用;揭露了帝国主义列强侵略和掠夺的历史事实;记叙了解放前港口发展的艰难历程。本书是《中国水运史丛书》之一,是一部经济技术史著作,可供广大港航工作人员阅读,亦可供史学工作者及大专院校历史系师生参考。

中国水运史丛书

黄埔港史

(古、近代部分)

责任编辑 齐易

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: 10.625 插页: 3 字数: 257千

1989年6月 第1版

1989年6月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—5000册 定价: 5.85元

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 庄为玠 何明德 陈嘉震

谢中峰 魏启宇

《黄埔港史》(古、近代部分)编审委员会

(按姓氏笔划为序)

主任 陈尚竞

副主任 王锡民 乔仕德 张学政 蔡烈云

委员 邓永 刘灿康 李方烈 吴家诗

陈万清 陈金荣 程浩 黎志强

《黄埔港史》(古、近代部分)编写组

(按姓氏笔划为序)

主编 吴家诗

编写人员 马建和 丰洪涛 麦次源 吴家诗

罗明璞 黄伟

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，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，清代的勒辅、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

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。

前 言

黄埔地处祖国的南大门，是中国通往东南亚、南亚、西亚、非洲和欧洲航线最短的港口之一。由于优越的地理条件，对外有广阔的经济腹地，国内有深远的经济腹地，所以自古以来，黄埔就是广州的外港，是中国对外贸易的一个重要港口。到了近代，西方殖民主义者侵略中国的魔爪便首先伸到了黄埔港。它们企图以黄埔港作为侵略中国的桥头堡，进行疯狂的军事侵略和经济掠夺，并发动了两次侵华的鸦片战争，使中国逐渐沦为半封建半殖民地的国家，使黄埔港遭受了历史上的屈辱。1400多年来，黄埔港有其自身的发展曲折道路和特点。我们试图以时期为经，事件为纬，以港口的交通运输、经济发展为主线，揭示黄埔港在各个历史时期的发展规律，总结历史经验教训，承上启下，对今天港口现代化建设和振兴港航事业将有所裨益。

本书在中国航海学会理事长、原交通部部长彭德清同志亲切关怀和支持下，在中国航海史研究会的组织和领导下，以及在局党委的重视和帮助下，由《黄埔港史》编写组集体编写。在本书编写过程中，承蒙朱杰勤、曾昭璇、陈乐素、黄启臣、杨万秀、袁钟仁、邓开颂等专家、教授的指导帮助，并承广东省档案馆、广州市档案馆、广东省中山图书馆、广东省文史研究馆、中国第二历史档案馆、中山大学图书馆、华南师范大学图书馆及历史系资料室、暨南大学历史系资料室、广州对外贸易学院图书馆等单位的大力协助；曾昭璇教授参加过本书第一章初稿的撰写工作，袁钟仁副研究员参加过第二、三章初稿的撰写工作，吴重贤同志为本书翻拍了部分照片资料，在此一并致谢。

由于我们编写水平所限，错误在所难免，敬请读者批评指正。

编 者

目 录

第一章 概论	1
第一节 黄埔港的自然地理条件	1
一 地理位置	1
二 气候与水文	2
第二节 古海湾的形成与港口变迁	3
一 古海湾的形成	3
二 港口的变迁	4
三 港口对社会经济发展的影响	5
第三节 港口与经济腹地间的交通	7
第二章 扶胥港的形成与发展 (581~907 年)	11
第一节 扶胥港的形成	11
一 港口形成的自然条件与社会条件	11
二 扶胥港的标志——南海神庙	13
三 早期人工码头的建筑	16
四 扶胥是中外船舶的停泊地	17
第二节 广州扶胥港的对外贸易	18
一 隋唐两朝积极发展海外贸易的措施	18
二 港口的对外贸易	20
三 繁忙的海上丝绸之路	22
第三节 港口的早期管理	24
一 市舶使的设置与税收	25
二 对外商的管理	28

第三章 扶胥港的繁荣33

(960~1368 年)

第一节 对外贸易的繁荣33

一 鼓励海外贸易的政策与措施33

二 对外贸易的发展38

三 繁盛的扶胥港43

四 广州扶胥港对外贸易地位的变化及其原因46

第二节 航海技术的进步对港口外贸的促进47

一 造船技术的进步47

二 航海技术的进步49

第三节 港口管理机构与制度的建立50

一 市舶司的设置和职掌50

二 税收、博买与专卖制度的建立52

三 海舶管理及巡检制度的建立54

四 蕃制的建立与外商的管理57

第四章 明末清初黄埔港对外贸易地位的加强63

(1368~1840 年)

第一节 明末西方殖民主义者的早期入侵与倭寇的骚扰对

黄埔港贸易的影响63

一 明代港口的变迁63

二 西方殖民主义者对黄埔港的早期入侵65

三 明末海禁与黄埔港对外贸易地位的加强67

四 明朝黄埔港的对外贸易70

五 市舶制度的解体与牙行的产生75

第二节 清初洪任辉事件与广州外港黄埔一口对西方贸易

地位的确立78

第三节 清朝前期黄埔港对外贸易的发展81

一 进出口船只增多81

二 关税和货值增加82

三 进出口货类的增多和贸易量增大85

四	贸易国家增多及英、美、法在黄埔港的早期贸易	···88
五	黄埔港对外贸易的特点	·····96
第四节	清朝前期黄埔港的管理制度	·····99
一	粤海关黄埔挂号口的设置	·····100
二	黄埔港管理制度的建立	·····102
第五章	鸦片战争对黄埔港的影响及清朝后期黄埔港的 对外贸易	·····122
	(1840~1911 年)	
第一节	西方国家在黄埔港的鸦片走私贸易	·····123
一	早期鸦片走私	·····123
二	鸦片走私的几个阶段	·····124
三	鸦片走私数量及其对港口外贸的影响	·····131
第二节	鸦片战争与港口主权的丧失	·····138
一	虎门海战与不平等条约的签订	·····138
二	黄埔港各项主权的丧失	·····143
第三节	鸦片战争后黄埔港的对外贸易	·····152
一	1843 年至 1864 年黄埔港的进出口贸易	·····152
二	1865 年至 1911 年黄埔港的进出口贸易	·····159
三	黄埔港对外贸易地位的下降	·····171
第四节	西方殖民者在黄埔港的苦力贸易	·····176
一	苦力被转运出洋	·····177
二	“合法”招工与非法掠贩并行	·····179
三	黄埔港苦力输出人数	·····183
第五节	黄埔港的外资船舶修造业	·····185
一	外国资本在黄埔经营的船舶修造业	·····185
二	黄埔修造船业的衰落	·····190
三	黄埔船坞业权的转移	·····192
四	黄埔近代产业工人的产生	·····193
第六章	南方大港的建设与日军对黄埔港的占领	·····202
	(1911 年~1945 年)	

第一节 孙中山建设“南方大港”的设想	202
一 提出建设“南方大港”的社会历史背景	202
二 建设“南方大港”计划的主要内容	205
第二节 省港大罢工与建设“南方大港”的筹议	209
一 罢工期间港口的运输形势	209
二 罢工斗争掀起辟埠筹建高潮	212
三 建港中辍的原因	216
第三节 20 世纪 30 年代的港口建设	217
一 港口建设计划的制订及其主要内容	217
二 港口建设工程全面展开	220
三 清末至 20 世纪 30 年代的航标建设	223
第四节 日军占领后的黄埔港	227
一 日军对黄埔港的占领	227
二 日军在港口的军事性扩建	227
三 日军把黄埔港变成扩大战争的后勤补给基地	229
第五节 港口对外贸易与管理制度	232
一 广州对外贸易重心重新转移到外港黄埔	232
二 辛亥革命至抗战时期的对外贸易	234
三 港口管理机构与制度的建立	258
第七章 战后黄埔港的特殊运输地位	273
(1945~1949 年)	
第一节 抗战胜利后的港口形势	273
一 国民党对港口的接管	273
二 港口的军事管制及军运	274
第二节 港口管理机构的设置与港口建设	277
一 广州港工程局的成立与在黄埔的港口建设	278
二 广州材料储运处的成立与在黄埔港的起重业务	283
三 兴业公司的成立与黄埔港的库场建设和运输业务	284
第三节 战后黄埔港的运输与外贸	288
一 战后黄埔港的特殊运输地位	288

二	日本赔偿物资与归还物资的运输	289
三	对外贸易运输	291
四	猖獗的走私贸易	297
第四节	港口装卸工人组织与工人迎接解放的 护港斗争	299
一	港口装卸工人组织的建立	299
二	包工剥削制度下工人的悲惨生活	301
三	港口工人迎接解放的护港斗争	303
大事记		309

第一章 概 论

自古以来，黄埔即为广州的外港，是中国对外贸易的重要港口之一。隋、唐、宋、元时期被称为扶胥港，明、清以后始称黄埔港。今天，黄埔港已发展成为华南地区对外贸易的最大港口，使孙中山在黄埔建设“南方大港”的遗愿得到实现。

1400 多年来，黄埔港对外贸易长盛不衰，为中外经济发展、文化交流作出了重大贡献，这是与它具有优越的地理位置，得天独厚的自然条件，以及广阔的经济腹地分不开的。

第一节 黄埔港的自然地理条件

一 地 理 位 置

古近代，黄埔地区一直为番禺县地界，属广州管辖。由于黄埔港市不断发展和扩大，解放后黄埔成为广州市一个行政区。

黄埔在广州市东南侧，珠江口内。水道距广州 17 海里，距香港 68 海里。铁路距广州 23 公里，距深圳 125 公里。公路距广州 15 公里，距深圳 148 公里。由于黄埔港处于珠江三角洲的北缘，有铁路和公路与内地联系，东南毗邻港澳，向有祖国南大门之称。

黄埔地区的地形条件，非常适宜港口的发展。黄埔在珠江主干流北岸，东江三角洲平原、广州准点平原和沙湾河口包绕的狮子洋顶端，地当珠江前后航线及东江汇合之处。它前有黄埔、沙路二深水湾，东有东莞丘陵，西有市桥台地，北有广州丘陵，黄埔深水湾前还有长洲、洪圣沙、龙船沙、大吉沙、鲨鱼洲、铜鼓沙等岛屿排列如带，是一个良好的天然港湾。

二 气候与水文

(一) 气候

黄埔港区在北回归线以南，属于热带、亚热带气候。但是由于受季候风的影响，夏无酷暑，冬无严寒，日照充足，雨量充沛，干湿季分明，宜于交通运输业的发展。

黄埔全年气温较高，年平均气温 21.9°C 。其中，7月气温较高，月平均气温 28.3°C ，最高温度曾达 38.7°C 。1月气温最低，月平均为 13.6°C ，最低曾至 0°C 。

黄埔属多雨区，多年平均降雨量为 1720 毫米。雨量多集中 4～8 月，占全年降雨量的 60%。10 月到次年 3 月为旱季，降雨量很少。

黄埔受季候风影响明显。4～7 月多东南风，8 月多东风，9 月至次年 3 月多东北风。全年大于和等于 6 级大风的日数为 66.8 天。多年平均风速为 2.1 米/秒。夏秋两季虽常有台风袭击，但由于东、西、北有丘陵山地为屏障，港内浪高小于 1 米，港内比较平静，船舶靠泊甚为安全。

(二) 水文

狮子洋是受河水径流和海洋潮流作用的潮汐汉道，受洪水及潮汐的双重影响。潮差自外而内逐渐增加，黄埔潮差平均为 1.64 米，最大可达 3.38 米，属不规则半日潮。落潮为东南流向，流速 0.9 米/秒。涨潮为西北流向，流速 0.7 米/秒。落潮历时长于涨潮历时，最大流速约 1.5 米/秒。

古代，中外船只在黄埔港进出口航道上畅通无阻。到近代以后，由于船只载重量越来越大，黄埔港进出口航道有几处浅沙，妨碍船只航行。解放前夕，航道未浚深，5000 吨以下的船只能自由航行；5000～8000 吨的船只需要候潮进出；8000 吨以上的船只，则必需在虎门口外卸驳一部分货物后，才能乘潮进入黄埔港。