

青島海港史



(近代部分)

寿杨宾 编著

人民交通出版社

中国水运史丛书
青 岛 海 港 史
Qingdao Haigangshi
(近代部分)

寿杨宾 编著

人民交通出版社出版
新华书店北京发行所发行
各地新华书店 经 售

江苏省如东县印刷厂印

开本:850×1168 1/32 印张:9.75 字数:244 千

1986年1月第1版

1986年1月 第1版 第1次印刷

印数:0001—16,910册 定价:4.10元

科技新书目[131—226]

统一书号:15044·10007

内 容 提 要

本书对 1840~1949 年的百余年间青岛港口的发展、兴衰作了系统的阐述。贯穿了侵略、反侵略的主线，对德、日帝国主义侵占青岛港的始末、过程，都有详尽的叙述。关于港口的贸易、经济情况，码头、仓库的建设，以及各个时期港口的特点等，也作了比较客观的介绍和分析。

本书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。

总结港口历史经验、促进
港口经济技术发展 为社会主义
建设、化建设服务

钱永昌

一九八九年十月

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 丘克辉 何明德

顾问

朱杰勤 庄为玠 卢东阁

《青岛海港史》编审委员会

主任：王云

副主任：孙相合 秦训章 程远锦

委员：刘云 苏茂清 李秉治 贾德山 曲国荣

张金榜 熊东陔 孙元兴 宋文玉 陆福庆

邹积文 孙学尚 张宗洪 许振浦 刘丰堂

仲崇祚 张金 寿杨宾

责任编辑：徐澄清

《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,两万多人的庞大船队,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，竟成为帝国主义者们的天下！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，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。

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《中国航海史》、《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、历史研究单位的不少专家、学者，参加了本套丛书的撰写、评审工作。因此，这套丛书是集体劳动的结晶。

前 言

由交通部和中國航海史研究會組織，在中共青島港務局委員會和青島港史志編審委員會的具體領導下，我們對青島海港的歷史進行了初步的研究，並編寫了這部《青島海港史》（近代部分）。

眾所周知，青島海港是中國的重要口岸，也是馳名中外的良港。青島海港發展到今天，自有其複雜的演變過程和特點，就青島海港的近代史（1840～1949年）來說，則比較典型地反映了從封建港口逐漸變為半殖民地、半封建，甚至完全殖民地化港口的過程；比較典型地反映了帝國主義侵略、掠奪和人民反侵略、反掠奪的過程。鑑於本書的任務，我們試圖着重從經濟、技術這個角度，通過對港口建設、港口經濟、港口管理以及港口的變化發展等諸方面進行敘述和分析，希望對青島海港的發展和繁榮、對開展愛國主義教育、對今天的四化建設有所裨益。

在本書的編寫過程中，《青島海港史》編寫組成員丁兵、李輔民、柴尚恩、趙清善參加了資料收集工作，柴、李二人還翻譯了本書所引用的日、英文資料。同時，我們還得到了鄭鶴聲先生以及張士寶、王守中、胡汶本等同志的熱情指導，得到了青島市社會科學研究所、青島市史志辦公室、青島市博物館及檔案局等許多單位的有效支持；中國書法家協會主席舒同同志還為本書題寫了書名。謹向他們表示衷心的感謝。

由於我們的馬列主義水平不高，閱讀的史籍有限，肯定有錯誤和不當之處，誠懇地期待讀者批評和教正。

壽楊賓

1984年11月於北京

目 录

总序	1
出版说明	1
前言	1
概述	1
第一节 自然地理概貌	1
第二节 贸易基础和经济腹地	3
第一章 鸦片战争后胶州湾的形势和早期建设 (1840~1897年)	6
第一节 鸦片战争后胶州湾形势概述	6
一、鸦片战争对胶州湾的影响	6
二、胶州湾的港航和贸易	13
第二节 青岛港的早期建设	25
一、关于胶州湾建军港的酝酿	25
二、关于建筑军港的计划	27
三、青岛军港建筑的实施	29
第三节 胶州湾面临侵占的危险	31
一、德国帝国主义覬覦胶州湾	31
二、俄、德两国在胶州湾的勾结和交易	33
第二章 德国帝国主义对胶州湾的侵占、建设 和掠夺(1897~1914年)	39
第一节 德国侵占胶州湾	39
一、巨野教案和德军的侵占	39
二、清政府的妥协	41
三、德占胶澳对我国沿海口岸的影响	44
第二节 德国侵占、控制下青岛港的建设	45
一、建设方针和具体策略	45

二、青岛港建设的特点	48
三、青岛港的建筑和规模	53
第三节 港口管理经营体制的初创	61
一、港口的管理和经营	61
二、港口法规的制订	63
第四节 德国控制、掠夺下的青岛港	66
一、腹地和港口的沟通	66
二、港口经济的特点	70
第五节 港口发展对青岛市的影响	80
一、港口推动城市发展	80
二、港口推动城市经济	82
第六节 青岛港对其他港口的影响	84
一、对胶州湾诸港的影响	84
二、对山东省内诸港的影响	88
三、对上海、天津等港的影响	91
第三章 日本帝国主义侵占和统治青岛港 (1914~1922年)	95
第一节 日、德帝国主义争夺胶州湾	95
一、日本觊觎青岛港	95
二、日德争夺战及对港口的破坏	98
第二节 日本统治下港口的恢复、管理和开放	101
一、建立管理机构加强殖民统制	101
二、港口的恢复和开放	103
第三节 日占时期青岛港、市建设的特点	105
一、在港口建设中,以小港建设为主	105
二、在港市建设中,以市政建设为主	107
三、掠夺腹地资源,就地兴办实业	108
第四节 殖民地港口的特征	110
一、日本控制腹地资源	110
二、日本控制铁路海关	114
三、日本控制下的港口贸易	118
第五节 为收回青岛主权而斗争	126

第四章 北洋政府统治时期的青岛港(1922~1929年)..... 129

第一节 我国收回青岛主权..... 129

一、北洋政府接收青岛港..... 129

二、人事调动频繁,机构变化多端..... 131

三、港口的管理和使用..... 133

第二节 半殖民地的港口..... 136

一、日本继续控制路、矿和青岛经济..... 136

二、日本侵犯和践踏我港口主权..... 139

第三节 青岛港航的畸形发展..... 141

一、外船压倒华船..... 141

二、外货压倒华货..... 143

三、外商压倒华商..... 146

第五章 国民党政府统治时期的青岛港 (1929~1938年)..... 155

第一节 易帜后的港口经营管理..... 155

一、青岛港管理统一事权..... 155

二、封建包工制的产生和取消..... 158

三、车船直取的推行..... 162

第二节 港口建设的新发展..... 164

一、港口建设发展的条件..... 164

二、小港及外港的建设..... 165

三、大港第三码头的建设..... 167

第三节 畸形的港口经济..... 169

一、从外舰横行看港口畸形..... 169

二、从船舶航线看港口畸形..... 171

三、从货物贸易看港口畸形..... 175

第四节 民族航运在挤压中发展..... 178

第五节 七·七事变后青岛港形势..... 182

一、沦陷之前夜..... 182

二、港口弃守前的破坏..... 183

第六章 日本帝国主义再次霸占青岛港..... 183

(1938~1945 年)	185
第一节 青岛港再度沦为殖民地港口	185
一、沦陷之经过	185
二、日占当局重新确立在港口的统治	185
第二节 为扩大侵略加速港口恢复	187
一、建立日伪统治机构	187
二、青岛港的恢复	192
第三节 殖民地港口的缩影	195
一、军事统治下的青岛港	195
二、港口日伪管理机构内的警务部门	197
三、港口的控制和使用状态	199
第四节 以新建六号码头为主的港口建设	201
一、扩建青岛港的原由与迫切性	201
二、扩建的主要内容	205
三、扩建计划的实施	207
第五节 高度垄断下的港口经济	211
一、高度垄断的原因	211
二、垄断下的青岛市经济	212
三、垄断下的港口	213
四、垄断产生的影响	217
第七章 美蒋统治下濒临绝境的青岛港	
(1945~1949 年)	226
第一节 抗战胜利初期青岛港形势	226
一、国民党政府劫夺抗战胜利成果	226
二、美军登陆及其特权地位	227
第二节 国民党政府接收青岛港	229
一、日伪港口机构的接收	229
二、港口机构恢复战前体制	230
第三节 青岛港面临空前危机	233
一、美国独占青岛市场	233
二、大港贸易萧条	235
三、小港相对繁荣	237

第四节 大港贸易萧条的主要原因	240
一、美蒋军舰频占泊位航道	240
二、美蒋在港内屯兵驻军	241
三、美蒋军滥占码头仓库	242
四、军事运输压倒一切	244
第五节 空前危机下的港口修建工程	245
一、青岛港满目疮痍	245
二、五号码头的倾塌及其原因	248
三、青岛港工程局始末	249
四、五号码头的修复	251
五、六号码头改建工程	253
第六节 青岛港获得新生	254
一、青岛港处于临战状态	254
二、美蒋统治的总崩溃	255
三、青岛港获得新生	257
结束语	257
本书注释	259
青岛港近代史大事年表	272