

中国水运史丛书



邓端本编著

广州港史

(古代部分)

海洋出版社

中国水运史丛书

广州港史

(古代部分)

邓端本 编著

海洋出版社

1983年·北京

内 容 提 要

本书是一部经济技术史。它系统地论述了广州港的形成、发展以及历史上各个时期它在海上交通、对外贸易、文化交流、反殖斗争等方面的重要作用。本书史料丰富。可供外贸工作人员、海外交通工作人员、海港工作人员及从事历史研究及有关院校历史系的师生阅读参考。

中国水运史丛书

广州港史

(古代部分)

邓端本 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 交通部公路一局印刷所印刷

开本: 850×1168 1/32 印张: 7 3/4 插页: 1 字数: 175千字

1986年3月 第一版

1986年3月 第一次印刷

印数: 15400

统一书号: 11193·0471 定价: 1.50元

版权所有 不得翻印

《广州港史》（古代部分）

中国航海史研究会

主任委员： 贺崇升

副主任委员： 王大勇 陈嘉震 魏启宇 丘克辉

何明德 丛永竹

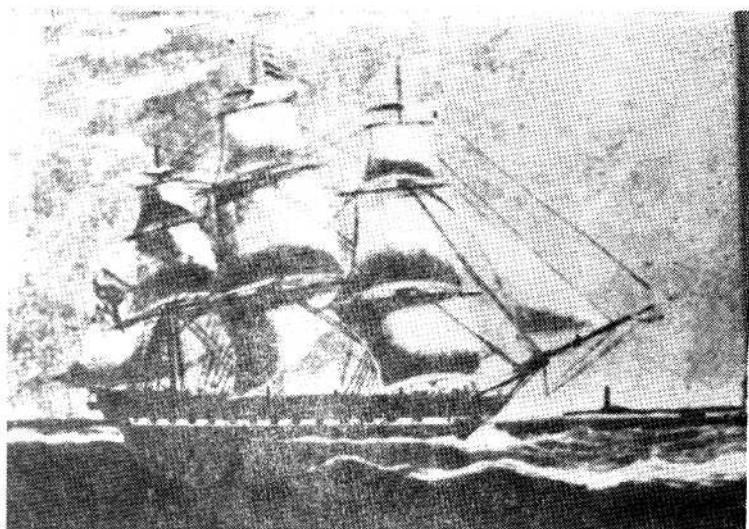
顾问： 朱杰勤 庄为玘 卢东阁

《广州港史》编辑领导小组

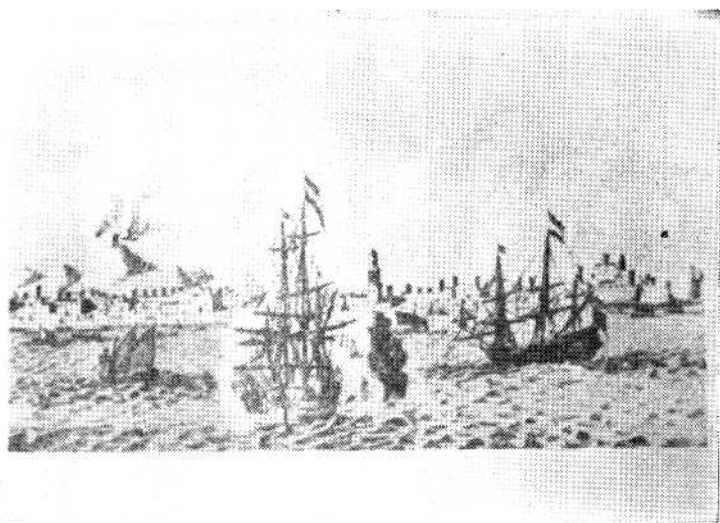
组长： 陈 学

副组长： 李 明 乔仕德

成 员： 苏义铭 邓端本 程 浩



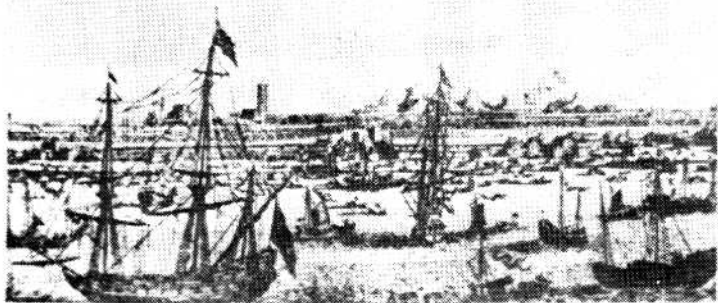
鸦片战争以前澳门的外国商船



英国东印度公司商船



1780年时的广州商馆



鸦片战争以前的广州港

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，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。

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，古代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，竟成为帝国主义者天下！中国水运事业，在压迫下求生存，在反抗中求发展。1873年一月，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的六百多个港口。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》系一部经济技术史书。它是在中国航海学会暨中国航海史研究会发起和组织下进行编写的。

《广州港史》共分古、近、现三部分。本书为《广州港史》的古代部分。《广州港史》整个编写工作，是在原广东省航运厅和广州港务管理局的领导下进行的。以陈学同志为组长，以李明、乔仕德同志为副组长，以苏义铭、邓端本、程浩同志为成员的编辑领导小组，具体负责编写工作的组织事宜。在搜集资料与草拟编写大纲的过程中，得到暨南大学朱杰勤教授、广东省社会科学院金应熙教授、中山大学徐俊鸣教授、华南师范大学曾昭璇教授、吴壮达教授等专家，及中山大学东南亚史研究所、暨南大学历史系、广东省文史馆、广东省社会科学院历史研究所、广州市社会科学研究所等单位的关心和指导。书成之后，徐俊鸣、曾昭璇、吴壮达三位教授，还作了仔细的审阅。对于以上单位和前辈们的热情支持，特在此表示衷心的感谢。

广州港位于祖国的南大门，是一个历史悠久的对外贸易港口。自两晋南北朝至唐宋时期，一直是我国对外贸易的中心。明清期间，曾长时期是我国唯一的通商口岸。由于殖民主义最早派遣舰队前来“叩关索市”，因此，这里又是帝国主义最早入侵的港口。鸦片战争使广州港在近代史上处于特殊重要的位置。解放后，它仍然是我国的一个重要贸易港，所以，在我国海外交通、

对外贸易和反帝反侵略史中，广州港都占有非常重要的地位。

今天，我们编写广州港史，对国家的开放政策和“四化”建设，以及开展爱国主义教育等方面，都有重要的意义。作者限于水平，在承担这一任务时，实在有力不从心之感。由于作者学识浅陋，错漏在所难免，敬请读者和史学界前辈批评指正。

邓端本

一九八四年七月二十三日

目 录

第一章	广州港的地理概况	(1)
第二章	秦汉时的番禺港	(19)
第三章	三国至隋时的广州港	(33)
第四章	唐代全国的第一大港	(45)
第五章	宋代继续发展的广州港	(73)
第六章	元代的广州港	(117)
第七章	明代广州港的特殊位置	(132)
第八章	清代 (鸦片战争前) 唯一的通商口岸	(174)
附 录	羊城古景	(224)

第一章 广州港的地理概况

一、地理位置和自然概况

广州港位于北纬 $23^{\circ}06'$ ，东经 $113^{\circ}14'$ ，地处珠江三角洲北部的边缘。东与粤东广大地区接壤，西连广东重镇佛山，北有白云、越秀二山，南濒浩浩荡荡的珠江，并与珠江三角洲平原联成一片。珠江口外岛屿众多，水道纵横，航线交织，有虎门、横门、磨刀门、崖门等水道出海，是祖国的南大门。

广州港属亚热带气候，在北回归线的南缘，年平均气温为 21.9°C ，温暖多雨，年平均降雨量约1720毫米，终年无雪。由于海洋性气候的调剂，每年十月至次年二月吹北风，其余月份刮东南风及南风，这为古代帆船航行提供了重要的条件。夏秋间偶有台风袭击，但抵达本港的风力一般在6至8级左右。

航道受潮汐影响，大潮升2.3米，小潮升1.89米，涨落潮流速为2—3节，流向与河道一致。

广州港地当东、西、北江汇合点，东、西、北三江构成珠江水系，流域面积约44万平方公里。

西江是珠江水系中的主干，它源于云南沾益县马雄山，流至贵州册亨县会合北盘江后称红水河，向东南流至广西石龙与柳江汇合称黔江，到桂平汇合郁江后又称浔江，直到梧州会合桂江后

始称西江。它继续东流，到三水进入珠江三角洲，主流在磨刀门出海。全长2055公里，流域面积约占珠江流域面积的百分之七十七点八左右。

北江发源于江西广东之间的大庾岭南，至韶关市附近与武水会合后称北江，并接纳翁江、连江等支流，与西江沟通，主流由洪奇沥入海，全长582公里。

东江发源于江西安远县南岭山脉，自龙川以下始称东江。自惠阳以下进入平原，并与北江沟通，最后自虎门入海，全长523公里。

珠江是我国优良航道之一，河川径流量特别丰盈。多年平均流量为9735秒立方米，年径流总量达3069亿立方米，仅次于长江，居我国第二位。河流的含沙量也比较少，全年总输沙量约一亿吨左右，是我国三大河流中输沙量最少的一条河流。

广州港为一东西走向的溺谷湾，在远古时代属溺谷湾的湾头河口区。一九三七年，吴尚时教授于广州市郊七星岗，发现海蚀崖和海蚀平台，证明广州溺谷湾形成，至少距今六千年前。当时，海潮由伶仃洋汹涌而来，海浪可直拍越秀山南麓。

珠江三角洲由东、西、北三江输沙在海湾上淤浅而成。从地质钻孔的情况来看，现在的省政府、科学馆、石溪、芳村、瑤头、文化公园、天成路、大德路、宝源路、南方大厦、跃进路、光塔路、杨基等地的地层下面，都发现有蚝壳；中山五路秦汉船台下，大南路、大德路发现有泥蚶。宝源路地层中海贝的年代，经鉴定为二千一百年以前，说明汉代这一带还是海域。直到唐、宋时期，黄埔附近的水域仍被称为“大海”，海珠桥附近被称为“小海”。⁽¹⁾现在，海岸线已南移一百多公里，但由于广州的地理位置距三江的主要出口稍远，输送到此地的泥沙较少，所以能在长时期内维持一定的水深，使数千年来，广州能成为河港而兼海港屹立于祖国的南方。

二、交通和物产

(一) 交 通

广州港拥有广大腹地，珠江流域为其主要腹地，并有四通八达的内河运输网，往东可抵粤东潮汕、福建等地；往西溯流珠江，能深入广西、贵州、云南等省；北部有北江直通南雄的大庾岭下，越岭即抵江西南昌一带；南部是珠江的出海口，与东南亚国家遥遥相对，是南中国的门户。我国史书很早便记载有古人利用珠江通航、作战和传播技术文化的情况。珠江是广东沟通中原与西南各地的一条主要运输线。

广州港很早便与我国东南沿海各港有海运交通。古人也曾多次利用海道对岭南地区进行军事活动和辎重运输。至于民间贸易和物资交流，自秦汉以来，便络绎不绝。

关于海外交通，自秦汉以来，便开辟有东南亚和印度洋沿岸的航线。对此外国文献也有记载：中西海上交通，要以广州为终点。古代所称的东、西洋航线，大抵皆以广州为始发港：往东可至吕宋，即现在的菲律宾；往西则经东南亚、印度洋、波斯湾达东非等国。广州港作为对外贸易港，历久不衰，尤以唐、宋二代最盛。

在陆路交通方面，古人多数通过五岭山隘与中原取得连系。五岭即大庾岭、骑田岭、都庞岭、萌渚岭、越城岭。秦时在这些岭口建有横浦、湟溪、阳山、湟口等关。历代以来，大概有三条道路最为重要：一是通过韶关、南雄、越大庾岭至江西南安的道路；二是通过阳山、连县，越骑田岭至湖南郴州的道路；三是溯西江至漓水，通过广西兴安县灵渠，越过越城岭至湖南零陵的道路。从解放后在岭南地区对战国墓的发掘情况来看，这些交通要道在春秋战