

黄埔文史

第十辑



广州市黄埔区政协文史资料研究委员会编

2002. 1.

主 任：杨 勇

副 主 任：罗金泉

编 审：朱元生 宋建荣

主 编：梁宝恒

副 主 编：崔大经 晏其珍

编 委 会：（按姓氏笔画为序）

龙莆尧 朱元生 宋建荣

罗金泉 杨 勇 林鸿年

晏其珍 崔大经 梁宝恒

黄应丰 黄 伟

责任编辑：晏其珍

封面设计：张桂仙

序 言

杨 勇

《黄埔文史》第十辑出版了，这是黄埔区政协文史资料研究会的同志们辛勤笔耕，艰辛劳动的结果，为我们了解黄埔，认识黄埔又提供了一辑宝贵资料。

黄埔历史悠久，人杰地灵。据文献记载和考古发现，早在汉代，广州和南洋各国已有贸易往来，当时的航线已到达今印度的南部。唐代这里是世界著名的商港，唐政府始派市舶使于广州，以总督贸易。当时来广州的外国船舶，最盛时每年四千余艘，江上桅樯如林，岸上珍货如山。“盖海旗幢出，连天观阁开，货通狮子国，乐奏越王台。”这是韩愈诗中描述的当年繁盛景况。位于黄埔区庙头村的南海神庙，始建于隋代，是我国对外贸易的一处重要史迹。北宋初年设舶司于广州，是我国有海关之始。在南海神庙之西有个章丘岗，岗顶建浴日亭，宋代羊城八景之一“扶胥浴日”就是这里，苏东坡登浴日亭观日出，留下了“瑞光明灭到黄湾，坐看暘谷浮金晕”的著名诗句。民国时期，孙中山在黄埔长洲岛上创办了著名的黄埔军校，一时热血青年云集广州，投奔黄埔，军校成了当时中国的希望，

黄埔名声远播。改革开放以后，黄埔又成了投资的热土，经济社会发展日新月异。阳光下的每一滴水珠都能反射出太阳的光辉，大海里的每一颗水珠都深藏着汪洋的无限。黄埔五十年的变化，可以说是祖国巨变的缩影。

《黄埔文史》第十辑所反映的虽没有万商齐集的喧闹，也没有风云激荡的豪情，只是把黄埔历史长河中的一些浪花，采撷给读者。但从这些文章我们可以加深对黄埔历史和社会发展的了解，可以激发“热爱黄埔，建设黄埔”的热情，可以增强作为一个黄埔人的自豪。勉现前之业，图未来之功。我们相信：黄埔的明天一定会更美好，祖国的明天一定会更美好。

本辑文史是集体劳动的结晶，对作者的辛勤劳动谨表谢意，并祝《黄埔文史》越办越好。

（作者为黄埔区政协主席）

目 录

- 1 广州港与黄埔港历史上三次合并 黄 伟 (1)
- 2 黄埔海关小史 黄 伟 (5)
- 3 黄埔地区农耕改革史话 麦剑辉 (15)
- 4 “普罗号”轮参加解放垃圾尾的战斗
黄 伟 (21)
- 5 广州解放前夕黄埔港的护产斗争 黄 伟 (25)
- 6 五十年沧桑的黄埔农村 麦剑辉 (33)
- 7 “扫盲”运动忆述 徐永才 (38)
- 8 黄埔“土改”运动纪略 李淑芬 (44)
- 9 黄埔三镇大炼钢铁运动纪略 李淑芬 (63)
- 10 禺东联围修筑简况 区盘根 (68)
- 11 别了,“水浸街”的历史 林鸿年 (80)
- 12 目睹当年南岗地区的公共交通 简满桂 (87)
- 13 黄埔商业话沧桑 黄应丰 (90)
- 14 黄埔民间水上交通发展史 麦剑辉 (93)
- 15 黄埔区环卫事业发展史略 崔大经 (97)
- 16 风烟故里,文化绿洲
——记长洲镇的水利建设 苏兆怀 (112)
- 17 开发丹水坑旅游风景区的前前后后 (上篇)
陈大伟 (117)

- 18 说说黄埔的红豆树 黄应丰 (129)
- 19 丹水揽胜 徐永才 (132)
- 20 劫后重辉波罗庙 黄应丰 (135)
- 21 黄埔区“绿色工程”的一颗明珠
——黄埔公园 崔大经 (139)
- 22 黄埔长洲深井村的名人望族
——凌朝赓、凌福彭与凌叔华 黄 伟 (146)
- 23 重塑黄埔军校风采的人们 陈俊波 (150)
- 24 广州市第八十六中学校史略 侯黔兴 (162)

广州港与黄埔港历史上三次合并

黄 伟

一、广州市军事管制委员会的接管

1949年10月广州解放，广州市军事管制委员会专设交通接管委员会、成立市军管会航务处、统一接收管理广州地区航运、港口工作。1950年6月交通接管委员会设于市靖海路原国民政府的广州航政局，并接管该局及黄埔港的原交通部直属广州港工程局与广州材料储运处，同时接收粤海关港务课（管理港口水上船舶交通）、成立“交通部广州区航务局”统一管理以上四个单位的工作。同年9月，“交通部广州区航务局”改称“交通部广州区港务局”，归交通部领导，由广州市政府代管指导，成为广东省港航、政企合一的管理机构，在省内设汕头、海口、湛江三个分局和东江、西江、北江、江门、梧州、北海、榆林、汕尾、黄埔9个办事处。黄埔办事处接管黄埔港区。其时并设立“广州区港务局黄埔筑港局”专责黄埔建港工作。

二、海上运输与内河运输分家

1951年2月，奉中南交通部命令，“海河分

家”，内河处自广州港务局分出后，广州港务局保留下辖的汕头、海口、湛江三个分局和黄埔、北海、榆林、汕尾四个办事处，专管海运业务。有关内河处管辖范围、包括东、西、北三江等办事处与沿海航管工作，仍按原来不变，并接受广州港务局的指导。

1953年6月“交通部广州港务局”改称“交通部广州港务管理局”。1954年4月该局自广州沙面迁至黄埔办公，局内各科室与黄埔办事处各股室合并，撤黄埔办事处建制，外港黄埔与内港芳村、河南原设置的装卸区改名作业区。1956年1月，交通部将广州海运局与广州港务管理局合并为“华南区海运管理局”（后改称广州海运管理局）。同年3月1日成立黄埔港务管理局、下辖黄埔及内港两个作业区，广州海运管理局则领导黄埔、汕头、海口、湛江四处沿海的港务管理局。

三、广州港、黄埔港的三次合并

广州（内港）、黄埔（外港）相距25公里，历史上黄埔深水湾港湾宽敞，以碇泊海轮为主，市区内港、进出航道较浅，沿江堤岸码头，多停泊内河航运较小船只。因而内外港区，先后有不同的管理体制，曾分别成立中央和地方两个港务局，随着管理体制下放和机构的变动，管理机构亦先后三

次合并和二次分开。

第一次合并（1958. 8. 1~1961. 4. 1）

1958年7月31日，广东省人民委员会，根据中央体制下放精神，决定将黄埔港务管理局、广州港务局、广州港务监督合并组成“广州港务局”，由广州市人民委员会领导。同年8月1日“广州港务局”正式成立，下辖河南、芳村、西村（后移交省煤炭公司）、东南堤等内港作业区，以及客运站、港务监督、航运公安局、港作船舶总队（下有直属船队和5个驳运社）；黄埔港务管理局则改为黄埔港务局，直属广州港务局领导。

第一次分开（1961. 4. 1~1968. 12. 30）

1961年4月1日，黄埔港务局从广州港务局辖下划出，改为交通部直属建制企业，改称“黄埔港务管理局”归广州海运管理局领导。

第二次合并（1968. 12. 30~1970. 2. 28）

“文革”期间，1968年12月30日，广东省革命委员会，将广州、黄埔两港合并，组建“广州黄埔港务管理局”，局机关设在黄埔，由华南水运公司领导。

第二次分开（1970. 2. 28~1987. 12. 31）

1970年2月28日，广东省革命委员会，在广州黄埔港务管理局的基础上，成立“广东省港务管

理局”由广东省交通战线直接领导，接管广东省内各港口，其中广州地区的黄埔、芳村、河南、新风、东风作业区为广东省港务管理局直属企业。黄埔外港与广州内港同时分开管理。1971年9月黄埔作业区改称“广东省港务管理局黄埔港务局”属省港务管理局直接领导。

1972年8月，广东省港务管理局黄埔港务局划归中央交通部直接领导，后改称“交通部黄埔港务管理局”实行交通部和广东省双重领导，以交通部为主的领导体制，直至1987年12月止。

第三次合并（1987. 12~至今）

1987年随着改革开放，经济发展，全国港口管理体制改革的，交通部黄埔港务局下放由广州市管理，同年12月黄埔港务局与广州港务局合并，成立“广州港务局”，由广州市政府交通委员会接管，局机关设在黄埔，实行以广州市为主，交通部为辅的管理体制，行使市政府港口管理的职能，领导港口的生产和建设，充分发挥合并优势的有利条件，港口的建设与生产发展，经十多年开拓、务实进取，于1999年广州港继上海港之后已跨入世界亿吨大港行列。

黄埔海关小史

黄 伟

按：《黄埔文史》曾发表过黄埔海关的有关史料，现根据搜集到的资料再加以补充，作史海钩沉，以飨读者。

广州海珠区新滘镇黄埔村，建于北宋，据调查（新滘黄埔村第37号地名卡）开村时有黄、关、卫三姓、后加入罗、冯、胡、梁四姓。该村位于琶洲珠江岸边的涂滩之地，称为浦。传说有一凤飞来，故名凤浦、建村之初、沿江岸筑围墙一道，有南北两大门楼，南门额书“凤浦”，北门额书“凰洲”，又因开村时黄姓的人较多，故称“黄埔村”（取“浦”字之谐音“埔”）这是黄埔海关，黄埔港之名的由来。

粤海关辖下的黄埔挂号口

清康熙廿二年（1683年）由于台湾郑氏政权回归祖国、宣布开放海禁。廿四年（1685年）在沿海置海关四处，即广东广州的粤海关，福建漳州的闽海关、浙江宁波的浙海关、江南云台山的江海关，开展对外贸易。粤海关辖下设关部行台于澳

门，及在新濠黄埔村设黄埔挂号口。（后改分卡、支关），“辟澳门为贸易之区，黄埔为卸货之地”。其时扶胥港由于自然条件变化历宋元年代的羊城八景之一“扶胥浴日”因泊位淤浅已经消失，遂转移到黄埔村。《粤海关志》记，黄埔口有码头（酱园码头），税馆、夷务所、买办馆、还有南海神庙行祠。明万历卅五年（1607年）鼎建的琶洲塔巍巍矗立在村西的山岗之上，高达60米，耸入云天、这是古羊城八景之一“琶洲砥柱”与赤岗塔，莲花山塔遥相对峙，是“省城华表”，象征三支桅风帆，鼓浪前进，也是海舶到港的岸上表望，起着引航的作用。

清代，海舶进入广州，倒至黄埔为止，黄埔挂号口有水手11名，供船舶靠泊码头职守。外商货物卸岸，则于码头后方临时搭寮保管。清政府为对外人防范、派营兵驻守检查。乾隆九年（1744年）澳门同知印光任奏：“夷船进口后，向系收泊黄埔地方，每船夷哨（船员水手）多至一、二百人不等，均应防范、向例拨广州协标外委带兵搭寮防守……并令附近之新塘营拨桨船二只、与该处原设在右翼镇中军桨船会同稽察。洋船出口，即行撤回”。其出入广州货物，另租扁艇驳载，每艇可载五百担，或茶叶二百箱，驳运费银15.22元；出口货的驳运、保险费、由卖主负责。每一洋船泊于黄

埔、例雇通译，需付传话费不一。外商每因粤海关征收各项陋规税额问题与关吏发生争执，停泊于虎门外等候解决，这种情况一直到鸦片战争前夕。

黄埔口距广州大关 30 华里，该口的编制与税钞的征收：

（一）组织编制

1. 口书 1 名、年支银 48 两
2. 家人 2 名、年支银 180 两
3. 巡役 1 名、年支银 48 两
4. 水手 11 名、年支银 154. 8 两

上列各类人员中，家人是实权人物，是粤海关派驻重要口岸的亲信人员，与澳门总口家人二名同等。

粤海关还规定黄埔口每年六月初四日及九月十六日为口书交接日期。六月初八日为巡役交接日期。均以一年为限，期满由粤海关监督另召募良民补充，不得逾期。

（二）关税征收

关税即正税有“货税”及“船钞”两项：

甲 货税——是由行商承保缴纳。出口货税令行商给外商代置回程货物时随货扣清、先行完缴；进口货税规定在回航出口时缴清。因此，货税是由行商在广州向海关缴纳的，并按货物分为布匹、食

品、器皿、杂货四大类。一般进口税率约为 36%；出口税率约为 4%。

乙 船钞——即船料、亦称船税或吨税，沿自明万历年间（1573——1620 年）对外洋船开征“水饷”税。先由海关派员在虎门口登船丈量后在黄埔征收、其中区分东洋、西洋及本国船三种之征收规定如下表：

等级	外国船			中国船	
	长×宽 (尺)	东洋船 (两)	西洋船 (两)	长×宽 (尺)	两
一	75×24	1400	3500	73×22	240.9
二	70×22	1100	3000	70×20	182
三	60×20	600	2500	60×18	118.8
四	50×16	400		50×16	72

注：1. 东洋船于康熙廿四年（1685 年）已减 20% 征收如上表。

2. 西洋船只分三等级康熙卅七年（1698 年）按东洋船计征。

3. 中国商船交的船钞，仅占外国同等的 19%，是独立自主时期粤海关进步的一面。

丙 礼规——除正税外另加的杂税、包括“船规银”、“火耗银”、“担头银”、“分头银”四种，除船规银外，后三种是针对货物的附加。

据乾隆廿四年（1759 年）新柱等奏摺所列项目“外船进口、自官礼银起至书吏、家人、通事、头役止计有火足、开舱、押船、丈量、贴写、小包等名目共 30 条；放关出口、书吏、家人等验舱、放关、领牌、押船、贴写、小包等名目共 38 条，头绪冗繁”。雍正四年（1726 年）以前，原由粤海关丁役私收入已，同年经管关巡抚扬文乾上报归公，入例册、为必征的附加税。至船规银的征收是：船不分等级，每艘一次交进口和出口规银 1950 两，但法国、奥国、普鲁士船到则多交 80 两，苏纳船少交 80 两，曾引起外商不满要求减免。道光十年（1830 年）宣布仿照康熙廿四年酌减洋船钞银 20%，将一、二、三等各船规银减去 20% 后船规银约有 1600 两。

丁 引水费——一般进港时付 60 元，离港亦 60 元，在外洋引水则由船长与引水员议定。

戊 杂项费用——是付给通事和买办的。“通事”为清官方翻译，领有专职牌照、主要为外商请领卸、装货许可证，办各种通关手续、当外商船卸或装货时，在一、二天前将货物种类、数量告通事去请领许可证及领有牌照的“西瓜扁艇”，驶往黄埔过驳货物。每船须交通事费 200 元，作外船停泊黄埔支付零星的费用。至于通事本人的报酬不一，

英印度公司船付 75 元，港脚船（英、印度私船）付 173.5 元，美国及其他国船付给 216 元。“买办”主要为外商及船员水手采购日常用品和副食品作生活服务（与后来的洋买办不同），1830 年后，每船交买办报酬费，港脚船为 50 元，其他则按船长视该买办服务多少而定。

已 挂号银两——黄埔口征收各项挂号银两表：

类 别	单位	进口 (两)	出口 (两)
外国商船进出本口	只	2.3	2.3
海南乌槽船进出本口	只	2.2	1.4
海南白槽船进出本口	只	1.8	1.2
山东船进出本口	只	1.2	1.2
天津船进出本口	只	1.2	1.2
浙江船进出本口	只	1.2	1.2
福建船装京果进出本口	只	1.2	
福建船装咸鱼进出本口	只	0.5	
福建船进出本口	只		0.5
白槽船进出本口	只	0.35	0.3
在黄埔驳运洋货扁艇	只	0.24	
在黄埔驳运洋货尾艇三舢	只	0.12	
外商在黄埔搭寮贮货	个	2.3	
雇请修理外船木匠漆匠	人	0.22	
起运零星货物往来省城黄埔	次	0.10	
外商禀批雇木匠、漆匠往黄埔修船	人	0.10	
外国商船在黄埔起货	天	3.48	
外国商船自进口日至出口日止	天	0.60	

据《粤海关志》载，自乾隆十四年（1749年）至道光十八年（1838年）到黄埔外贸的船只，按每10年年平均18艘，到第九个10年年平均增至143艘、增长了8倍多。

由于黄埔口的地理位置优越，乾隆廿年至廿二年（1755～1757年）英商洪任辉多次驾船入宁波贸易、引起清廷不安，乃于乾隆廿二年（1757年）冬强令“赴浙之船必严行禁绝”。“只许在广东泊口交易”。任洪辉的事件促成了广州为“一口通商”局面的形成，其时继1744年澳门同知印光任制订管理番船及澳夷章程之后，公元1759～1835年两广总督并粤海关总督又先行颁布“防范外夷”六个章程、主要有两方面：其一、规定外商船入口办理的手续、加强管理；其二、进入广州后外商的贸易活动如何切实管理、总的内容有以下几点：

1. 严格执行引水制度——引水制度始创于1744年，为澳门同知印光任所订，经清廷批准实行于澳门、黄埔之间，外船一到万山群岛附近海面，等候引水员即上船检查合格后，该船到澳门同知处挂号，每船派引水2人，1人上船引水，1人驰报县丞，申报海防衙门，并通报虎门协及南海、番禺一体稽查防范。船至虎门口、由守口员弁验照放行，再入黄埔停泊。