

广东航运史

近代编

(讨论稿)

广东省航运史编委会

一九八七年十月

緒 論

一、近代航运的分期

1840年英国发动侵略中国的鸦片战争之前，中国是一个独立自主的封建国家。鸦片战争之后，中国逐步沦为半殖民地半封建社会。从此，广东航运发生了若干重大和明显的变化，而贯穿近代广东航运一个最突出、最基本的事实，则是外国资本主义对广东航权的侵夺和垄断。所以，广东的民营航运业虽然也有了近代轮船，近代港口和以此相关的近代造船业，但毕竟是在帝国主义和封建主义压迫下，特别是在外国航运势力的垄断下谋求生存与发展的，使广东的航运强烈地受到半殖民地半封建社会的政治、经济的制约。正是基于这一最基本的事实，广东近代航运大致可以划分为四个时期。

(一) 航权开始丧失与民间水运仍沿用木帆船时期

这一时期从1840年（道光二十年）至1871年（同治十年），共经历31年。在此时期内，清朝政府被迫与英国、法国等侵略国签订了不平等的《南京条约》、《天津条约》、《北京条约》。清朝政府将广东境内的香港割让给英国，并开放广州、潮州、琼州等处为通商口岸。随着香港的割让和航权开始丧失，外国航运势力在广东水域开展掠夺沿海和内河航运的竞争，而中国的海关管理权和随之而来的航政管理权也落入外国人手里，使这些机构成为保护外国航运势力的工具。

尽管外国轮船已开始垄断广东沿海航运和开辟了省港澳内河航线，并排斥汕头和广州的海上木帆船，但麻木不仁的清政府仍然对民间购置轮船给予诸多限制，加上广东的洋务派势力又远不及浙江地区，以致在第一次鸦片战争后的30年内，广东的民间水运依然停留在古老的木帆船阶段。

(二) 航权进一步丧失与广东近代轮运业开始兴起时期

这一时期从1872年（同治十一年）至1911年（宣统三年），共经历40年。在此时期内，帝国主义加紧了对中国的侵略，掀起了瓜分中国的狂潮。从十九世纪七十年代起，在广东境内除了英国租借香港的“新界”，法国租借广州湾和葡萄牙取得澳门的治理权之外，还“开放”北海、三水、江门为通商口岸，“开放”西江和内港，从而扩大到外国轮船可以在广东的非通商

口岸的沿海和内河自由通航，广东的航权进一步丧失。

在外国轮运侵略势力进一步垄断广东沿海和内河航运，排斥和压迫广东民间的木帆船的过程中，广东的民族轮运业开始破土而出，并在侵夺与反侵夺中逐渐兴起。首先是商品经济比较发达的珠江三角洲开始行驶内河轮拖舢舨，继而在西江、北江、东江和韩江都有了民营轮运业。华侨还创办了华暹轮船公司和侨轮公司。前者从事南洋至广东的远洋航运，后者行驶在海南嘉积至广州之间。不过，这一时期民营轮船的数量还少，且多集中在珠江三角洲和西江流域，其他各江还只是星星点点，广东的民营轮运业还处在相当微弱的地位。

(三) 航运业曲折发展时期

这一时期从1912年至1938年10月，即从民国元年至抗日战争初期广州沦陷前，共经历26年。在此时期内，广东民族航运业经历了一个马鞍形的曲折发展过程。

辛亥革命推翻帝制，建立民国，在一定程度上为民族航运业的发展开拓了道路，而第一次世界大战的爆发，不仅使西方列强一时无暇东顾，还不得不撤出部份船只投入战争，相对地减轻了广东民族轮运业的压迫，从而在民国元年至十年前后，广东的航商和华侨港澳同胞以极大的热情积极兴办轮运业使广东的民营轮运业获得前所未有的长足发展。在自然条件可以航行轮船的河道基本上都有轮船行驶，并把沿海航运的短途航线扩展为长途航线，形成了广东全

但是，第一次世界大战结束后，列强的航运势力又迅速卷土重来，而中国的新旧军阀又都投靠帝国主义，中国半殖民地半封建社会的性质并没有改变，且各种苛捐杂税，多如牛毛，以致在民初刚发展起来的广东民营轮运业从二十世纪二十年代开始又逐渐步入艰难的外境，并呈现出衰落趋势。

迨至1937年（民国二十六年）抗日战争爆发，中国进入抗日战争时期，广东的政治经济形势有所改观，加上华北、华中相继沦陷，广东水运地位变得特别重要，广州成为中国对外贸易最重要的口岸，于是广东民营轮运业又从衰落中陡然兴旺发达起来，承担起支援抗日战争和大后方人民生活需要的重任，发挥出水运的重大作用。

(四) 航运业的起伏与衰落时期

这一时期从1938年11月至1949年10月，即从广州沦陷到第三次国内革命战争广州解放，共经历11年。在此时期内，广东

民营航运业进入起伏与衰落时期。

从广州淪陷到抗日战争胜利前夕，广东原有的船舶被日本侵略军没收一千二百多艘，再加上广东军政当局所采取的沉船措施，造成广东民营船舶损失很大；而日本侵略军控制的淪陷区的水上运输又长达七年，使广东后方水运非常艰难，民营航运业的元气受到极大的损伤。

1945年（民国三十四年）8月日本无条件投降之后，由于外国轮船已大部份退出珠江，和广东人民抱着迅速重建家园的强烈愿望，从而促使广东内河航运业出现短暂的繁荣，而广东沿海航运业则恢复较慢。

随着航业官行资本的膨胀和美英航运势力的卷土重来和扩张，特别蒋介石在抗战胜利后又迫不及待地发动反革命的內战，由此而造成的国民党反动派的军运频繁，兵匪猖獗，通货恶性膨胀，农业生产凋敝和工商业倒闭，航运的亏损，使刚刚恢复和发展起来的广东民营航运业又马上陷入一蹶不振的衰落境地，并达到衰落的顶点。

综上所述，我们将109年的广东近代航运史划分为四个时期，不是依据中国政治史或经济史的分期，而是以近代政治经济影响水运，并从广东航运的实际出发而划分的。上述划分，力求体现出广东近代轮运的兴起、发展和衰落的过程。广东航运史近代篇之所以分设四章，就是依据上述的分期。

二. 航运的特点和沿革

（一）民营轮运在内河较为发展而沿海则相当落后：

广东是中国沿海各省海岸线最长的省份，很有利于发展沿海和远洋航运业。但是，随着外国资本主义入侵而来的，是外国航运势力凭着不平等条约所攫得的特权及其拥有的资本与技术的绝对优势而垄断了广东沿海和远洋的航运。他们的轮船可以在广东沿海和非沿海的通商口岸以及内河自由航行；他们可以在广东境内修建码头、仓库和货栈；他们的轮船载的货物可以享受“协定关税”和子口半税；他们又拥有雄厚的资本，特别是英国的太古洋行和怡和洋行所属的轮船公司分别拥有十多艘或二十多艘用先进的技术制造的大型轮船，可以发挥载货多、载客多和利于行驶沿海和远洋的优势。此外，外国航商虽彼此进行激烈的竞争，但在对付广东民营轮运业方面又互相携手，从而使广东的民营轮运业遭受到许多外国航运势力的共同压迫。

。凡此种种，使广东企业规模小、资金少、轮船小的民营轮运业无力与外国航商展开持久和激烈的竞争，遂形成广东民营轮运业只好向内河发展，以内河为主，沿海为辅的局面，很少涉足远洋航运，在很大程度上改变了广东古代民间水运在内河与沿海、远洋齐头并进，全面发展的水运传统，以致沿海和远洋航运的利权为外国航商所独占。

(二) 船舶多而吨位小

广东民营航运业多集中在内河方面，而广东的河流水网又特别发达，干流和各级支流共有六百多条，内河航线直到解放前仍有一万三千多公里，再加上华南地区雨季长，因而河流的涨水期也特别长，即使在冬季少雨时期，干流仍可通航，很多支流小河也可通行浅水小轮。上述这些因素，使广东民间经营的船舶多属吨位较小的船舶，轮拖渡成为广东航运工具的主体。由于船舶吨位较小，花费资金不多，且从事内河水运的航商只要拥有一条船艇就可以开业，航线又可长可短，所以多为分散经营，较大的轮运企业和拥有较大吨位的轮船仅属少数。分散经营促使广东的船舶数量不断增多，利于在干流和支流扩大通航的范围和里程，使广东航运遍布城乡乃至僻壤之处，形成四通八达的水运网；但是它不利于航运资本的积聚和集中，从而不利于采用较大的和较先进的轮船及其设备。

(三) 港口地位的变化和延设

广东面临广阔的南海，沿海大小港口约有一百多个。但在古代，中国的对外贸易主要是在广州港，清初广州港成为中国对外贸易的唯一港口。随着外国资本主义的入侵和航权的丧失，以及轮运的发展，广东营运的港口逐渐增多，除原的广州港之外，又新增黄埔港、汕头港、海口港、八所港、湛江港，这些港口成为对外贸易的重要港口，担负起外贸物资的吞吐任务。

第二次鸦片战争之后，以上海为中心的整个长江下游经济腹地对外开放和上海港的崛起，广州港的外贸地位便渐趋跌落，中国对外贸易的中心由广州港移到上海，近代广州港的地位远不如古代广州港的地位。但是，经过扩延的广州港和新延的黄埔港依然还是中国南方的大港口。广州内港可容三四千吨的轮船泊，黄埔港可停泊万吨巨轮。两个港口的延设尽管是时断时续，规模不大，毕竟都在一定程度上有了近代的码头和仓库。此外，位于东部韩江口侧的汕头港，成为仅次于广州港和

黄埔港的重要港口。

(四) 近代航标和安全制度的建立

在浩瀚的大洋中常有暗礁，傍海之处多礁石、沙滩，至于海湾、内河更不乏明礁暗石和沙洲浅滩。船舶航行海上和内河最怕的是触礁。而古代航运避免触礁危险与搁浅的办法，仅在于根据不同的河海，制造不同类型的船只，特别是航行中依靠舵手的经验积累。近代物质文明的进步，使之在海河岸傍或水中的适当位置设立导航的标志，从而极大地减少了航行触礁的危险。1874年（同治十三年）在南澎岛上设置的主副两灯塔，是近代广东最早的沿海灯塔。此后在河海设置的灯塔和其他航标逐渐增多。

中国古代航运虽也注意安全，但从行政管理上来说，几乎没有建立过安全制度。真正建立比较科学的全面的航运安全制度，始于各海关设立税务司之后。广东较早订立的水运安全制度，是船舶在通商口岸港口行驶、停泊的安全制度，并且逐步加以充实和完善，使航政管理有章可循。

近代航标的设置和安全制度的建立，是广东航运管理的一个大的进步，是近代航运区别于古代航运的重要标志之一。

(五) 轮船制造业起步晚与发展缓慢

广东民营轮船制造业始于十九世纪九十年代的陈联泰厂和均和安厂，起步较晚。特别是这二家新式造船厂虽在清末为广东民间轮运业的发展提供了各种类型的船只，有利于广东民营轮运业的发展，但陈联泰号在1903年（光绪二十九年）已走向衰落，均和安厂也在宣统年间已经式微。因此，民国元年以后兴起的广东造船业可以说是另起炉灶。民初创办的颇具规模的广南船厂虽然可以制造内河轮船和海轮，填补了广东过去不能制造海轮的空白和增强了广东近代造船业的实力，但由于广东重工业的极端落后，制造海轮的铁板和安装在轮船上较大功率的发动机都不能解决，不得不使用代用品，以致该厂的制造技术和设备都受到很大的限制。最后该厂因资金不足不仅无力制造更多的轮船，且于1925年（民国十四年）宣告结束。从此广东的轮船制造业的规模和造船能力已是每况愈下，直至1949年国民党政府垮台，广东的造船业依然“极为幼稚”，除了制造“小规模之内河机船”外，“其大规模之钢铁结构船舶”，“未见有筹画建造者”。

从上述几个方面反映出广东近代民营航运业的进步与落后交织在一起，而落后则居于主导地位。进步是由于世界物质文明发展的影响，落后是由于帝国主义、封建主义和官僚资本主义的残酷剥削与压迫。

三、水运与陆运的关系

广东古代的陆路交通运输，依靠的是人力肩挑以及骡马和手推车等。因此，水上运输显得特别突出与重要。

近代广东有了铁路、公路，还有了空中交通，形成近代的交通体系。特别是从民国年间粤汉铁路建成通车之后，纵贯广东中部的这条铁路，便成为广东与外省交通联系的主要运输线，改变了过去只依靠山间陆路的肩挑和手推车的运输，进一步密切了广东与北方各省的联系。因此，近代交通体系有利于社会经济的发展、商品流通的快速旅客往来的便捷。

但是，二十世纪二三十年代，广东由于经济的不景气，一度出现往来旅客鉴于轮渡失事，而陆路交通便捷，便有捨船而搭车，以致出现水路运输减少的趋势。随着部份航道的疏浚和对船行安全采取一些必要的措施，特别是抗战初期，进出广东境内的货物与旅客急剧增多，使陆路与水路运输不仅显得非常需要，而且还开始实行部份水陆联运，以加速旅客的出入和货物的周转，广州沦陷后，更开辟多条水陆联运线，使广东抗日后方对内对外贸易能够正常进行。

由于广东河川密布，又多水网地区，且内河航道又与海洋沟通，因而在近代的交通体系中，仍然是以水运为主，水路运输在广东运输业中占有很重要的地位。

四、海员的光辉战斗历程

外国资本主义侵略中国，广东首当其冲。鸦片战争就是在广东开始的。可以说，近代的广东是反对帝国主义和封建主义的前沿阵地，又是第一次国共合作和国民革命运动的基地，而当第一次国内革命战争失败之后，广东人民又在极端艰苦的条件下，长期坚持革命斗争。广东人民的爱国主义和革命英雄主义在广东海员中表现得非常突出，他们以自己的实际行动写下了海员的光辉战斗历程。

早在广东海员产生之前，广东的船民就参加了反抗英国侵略者的斗争，而当香港和广东的海员产生之后，特别是中华海员工会成立之后，他们有组织地发起一次又一次的反帝反封建

的斗争。其中最著名的有香港海员罢工和有大量海员参加的省港大罢工以及广州起义。1922年（民国十一年）1月爆发的香港海员罢工是中国海员有组织的第一次大罢工。这次罢工不仅一开始就显示出工人阶级团结起来的巨大力量和强烈的民族自尊心，而且推动了中国各地反帝反封建的工人运动的发展，并在罢工斗争中锻炼和培养出一批海员中的优秀分子和海员工会的领袖人物。1925年（民国十四年）6月爆发的省港大罢工，是为了“反对帝国主义、求得民族解放”的政治斗争。海员出身的苏兆征担任省港罢工委员会委员长，“处理着经纬万端的罢工事务”，“坚持二年而不少懈”。参加省港罢工的海员不少人参加了罢工工人纠察队，在抵制英国航运的斗争中，奋不顾身地执行各种任务，有的还在斗争中献出了自己的生命。1927年（民国十六年）12月爆发的广州起义，是广州工人阶级和革命士兵在中共广东省委的领导下，反抗国民党反动派的反动统治和屠杀政策，建立工农民主政权的一次伟大实践。许多海员工人参加了广州起义的主力之一的工人赤卫队。随着武装起义的胜利，建立起广州工农民主政府。中共临时中央政治局委员、著名的工人运动领袖、省港大罢工的领导人苏兆征担任政府主席，海员出身的陈郁和何来分别担任广州工农民主政府的人民司法委员与人民经济委员。

在抗日战争和第三次国内革命战争时期，广东海员（包括香港海员）和船民发扬革命的光荣传统，为反抗日本侵略军的殖民统治和支援中国人民解放军解放广东都作出了重要的贡献，特别是在解放广东沿海岛屿和海南岛的战斗中，协助人民军队创造木帆船打军舰的奇迹。

广东海员是一支经得起风吹浪打的队伍，是一支百炼成钢的队伍，是一支不断输送自己队伍里的杰出人才为中华民族的繁荣昌盛而自强不息的队伍！

五、史料与实事求是

历史资料是研究和编写广东航运史的基础。只有大量地而不是零星地占有各类历史资料，才能使航运史的研究和编写工作建立在牢靠的基础之上。因此，我们在编写广东近代航运史的过程中，始终十分重视资料的搜集与整理。我们搜集资料，主要可以分如下几类：（1）近代人物的文集、奏稿和私人笔记、日记，（2）海关档案资料，（3）报纸和刊物，（4）方志和年鉴

，(5) 中国近代史的各种专题资料，(6) 各类工程的计划、报告、说明书，(7) 近代人的研究成果，(8) 外文资料和中国人的著作，(9) 其他。上述各类资料的广泛搜集，使我们获得较丰富的第一手材料和可供研究与编写的参考。

但是史料毕竟只是研究和编写广东近代航运史的基础，或者说是前提，而更重要的是必须对搜集到的大量资料进行一番“去粗取精，去伪存真”的工夫，然后在此基础上加以科学的分析和综合的研究。而要做到这一点，就必须坚持一条实事求是的思想路线。只有实事求是，才能避免主观随意性，做到从实际出发，找出近代航运周围事变的内部联系，找出历史复杂的近代航运的兴衰演变过程，实事求是地论述航运建设和航运技术的发展。

本书由四位同志分头执笔。第一章第一节、第三节和第四节由邓开颂执笔；第一章第二节、第五节、第六节和第二章由汪廷奎执笔；第三章第一节、第二节、第三节、第四节和第四章由李真锦执笔；绪论和第三章第五节、第六节、第七节由蒋祖缘执笔并负责本书的统稿。

本书在拟定提纲过程中，曾征求过广东航运史方面的专家和从事实际工作的同志以及北京交通出版社的同志的意见，并且还就某些具体问题进行过座谈。他们提供的宝贵意见和部份材料，对我们帮助很大。特别是广东省航运总公司、省航道局和省交通厅及其属下单位，热情地支持我们分期分批考察广东的主要河道，使我们对广东河道的有关情况获得较全面的了解。在本书编写过程中，省航运总公司党委书记袁明剑，省航运史编写办公室主任谭玉琦、副主任何演韶以及办公室的黄祖颐、刘芸等同志给予我们以极大的支持和帮助，谨在此表示深切的谢意。

由于航运史是一门多学科的边缘专业通史，要写好这样的广东近代航运史当然不是容易的事情，再加上我们的业务水平有限，因而本书的错误和不足之处在所难免，诚恳地希望得到读者的批评指正。

近代篇

广东近代航运

目 录

第一章 外国资本主义对广东航权的侵夺	1
第一节 割让香港和航权初步旁落	2
一、珠江口鸦片走私与虎门销烟	2
(一) 鸦片成灾	2
(二) 禁烟与烧烟	5
二、水师、船民的抗英	7
三、割让香港与迫开沿海口岸	10
(一) 开放沿海口岸	10
(二) 割让香港	12
四、葡萄牙强闭澳门关	15
第二节 外船开始操纵海上航运和渗入内河	18
一、外国商船涌入广东	18
(一) 广州率先开埠	18
(二) 外船的非法活动	20
(三) 英、美、德三国商船的竞争	21
二、英国轮船公司垄断汕头沿海航运	22
(一) 抢夺汕头帆船的航运	22
(二) 德忌利士轮船公司	24
(三) 海外移民与贸易逆差的补偿手段	25
三、省港澳轮船公司渗入内河	26
(一) 省港澳内河航线的开辟	26
(二) 省港澳轮船公司和英船在广州的垄断地位	29
四、夹板船与轮船的消长	32
第三节 国内外贸易与鸦片、“苦力”贩运	35

一、国内外的贸易	35
(一) 对外贸易的主要商品	35
(二) 省内外贸易的主要商品	37
二、鸦片贸易从非法变为“合法”	39
三、惨绝人寰的“苦力”贩运	42
四、设厂缉私和反对掠买人口	46
(一) “新香六厂”缉私	46
(二) 反对掠买人口	48
第四节 水运地位的下降	51
一、香港转口贸易的兴起	51
二、北江水运渐趋萧条	53
三、广州港外贸地位的跌落	56
第五节 外商在黄埔设厂造船和广东购制轮船的发端	60
一、外国势力在广东设厂造船	60
(一) 英商擅建“柯拜船塢”	60
(二) 黄埔外资船塢的废置	61
二、广东官民购造轮船的发端	62
(一) 早期轮船仿造被禁	62
(二) 官方开始购用外国轮船	63
(三) 轮船在民间的诡寄经营	64
第六节 海关税务司控制航政	66
一、关税、船钞自主权的丧失	66
二、海关设立理船厅	67
(一) 引水权	68
(二) 指泊权	70
第二章 在侵夺与反侵夺过程中广东近代水运业的兴起	81
第一节 航权进一步丧失	82
一、增辟口岸和西江通商	82
(一) 新辟北海、三水、江门口岸	82
(二) 西江通商和沿岸省上下客货口	83

二、葡占澳门和九龙、拱北关的设立	85
(一) 葡萄牙占据澳门	85
(二) 香港、澳门附近木船贸易管理权的旁落	86
三、广州湾和香港“新界”航权被侵占	88
(一) 法国“租借”广州湾	88
(二) 英国“租借”“新界”	89
第二节 外轮垄断海上航运和进入西江	90
一、太古、怡和洋行势力的增长	90
(一) 居广东航运首位的太古洋行	90
(二) 仅次于太古的怡和洋行	92
二、跃居第二位的大阪商船会社	93
三、外轮垄断广东航运	96
四、尖板船的消失	101
第三节 清末轮运业的兴起	103
一、华商轮运业产生的历史准备	103
二、招商局轮船航行广东沿海	105
三、内河轮拖舢舨的发轫	109
四、西江轮运的曲折发展	112
五、内港轮运的发展	114
(一) 珠江三角洲和西江内港轮运	114
(二) 北江内河轮运	115
(三) 东江内河轮运	115
(四) 韩江流域内河轮运	115
(五) 往来港澳的内港轮运	115
(六) 沿海的内港轮运	115
六、华侨创建侨轮公司和华暹轮船公司	119
(一) 华侨投资海南航运	119
(二) 南洋华侨开辟航行广东的远洋轮运	119
第四节 蒸汽轮船的缓慢发展	122
一、广州机器局和黄埔船局	122
(一) 官办广州机器局首造轮船	122

(二) 官办黄埔船局	123
二、陈联泰与均和安机器厂	125
(一) 陈联泰号	125
(二) 均和安机器厂	127
(三) 其它造船厂	128
三、蒸汽轮船的种类	129
(一) 明轮与暗轮轮船	129
(二) 轮船拖渡与单行轮船	130
第五节 木船类型和帆船水运渐趋衰落	133
一、航海与海河兼驶的木帆船	133
二、内河中小型木船	137
(一) 韩江流域各内河水船	137
(二) 东江各内河水船	139
(三) 北江各内河水船	139
(四) 西江流域的内河水船	140
(五) 珠江三角洲内河水船	140
三、车渡	141
(一) 珠江三角洲和西江的拉绳桅杆渡	141
(二) 车渡的出现	142
(三) 车渡的推广	143
四、海上帆船航运的迅速衰落	144
(一) 汕头大型海船的消失	144
(二) 西部沿海海上帆船贸易的衰落	145
五、珠江三角洲与西江木船渐被淘汰	146
(一) 对港澳的木船贸易从一度繁荣转向衰落	146
(二) 珠江三角洲各内河及西江木船渐被淘汰	151
第六节 货运与客运	154
一、商品结构的变化与贸易额	154
二、主要商品的水运	156
(一) 对外贸易的主要商品	156
(二) 省内外贸易的主要商品	161

三、近代客运	163
(一) 外洋、沿海客运	163
(二) 近代内河客运	165
第七节 航业设施与早期近代海员	166
一、水运安全制度的建立	166
(一) 港口安全行船和停泊	166
(二) 海河安全行船	167
(三) 防失火、爆炸、风暴	168
二、近代航标的设置	169
三、河道的改善和修浚	173
(一) 修筑省河珠江堤岸	173
(二) 珠江行船障碍物的拆除	174
(三) 支流小河的疏浚与开通	175
四、码头与仓库	177
(一) “洋商”的码头与仓库	177
(二) 本国的近代码头与仓库	179
五、商船总公会的成立和收回验船权	180
(一) 商船总公会的成立	180
(二) 航权抗争与收回粤海关验船权	182
六、水师学堂与近代海员	183
(一) 黄埔水师学堂	183
(二) 近代海员的产生	184

第三章 广东民营轮船航运业的曲折发展(1912年1月—1938年10月)

第一节 民初创办民营航运业的浪潮	200
一、新形势与民营航运网络的沟通	200
(一) 利于发展民营航运业的形势	200
(二) 民营航运业获得较快发展与航运网络的沟通	203
二、珠江下游四大民营航运公司的崛起	207
(一) 四大公司的崛起	207

(一) 珠江下游民营航运业地位的改善	209
三、韩江轮船航运业的兴起和榕江、练江航运业的发展	212
(一) 韩江民营航运业的兴起	212
(二) 榕江、练江航运业的发展	214
四、沿海民营航运业的拓展	214
(一) 以珠江口为中心的沿海航运业的延伸	214
(二) 以汕头为中心的沿海航运业的扩展	215
(三) 广东沿海民营航运业初具规模	217
第二节 近代造船业的进步	218
一、协同和机器厂与船用柴油机的仿制	218
(一) 从协同和碾米厂到协同和机器厂	218
(二) 仿制船用柴油机	218
(三) 在与外货竞争中创新船用柴油机	220
二、颇具规模的广南船厂	221
(一) 广南船厂的创设	221
(二) 自造海轮	222
(三) 创办广南船厂的意义及其局限性	223
三、花尾渡的出现及其结构特色	224
(一) 花尾渡的出现	224
(二) 花尾渡的结构及其特色	225
第三节 第一次世界大战后列强在粤航运势力的恢复和扩张	227
一、英国航运势力迅速恢复和扩张	227
二、日、美两国航运势力的新扩张和其他国家航运势力的回升	231
(一) 日本航运势力迅速扩充	231
(二) 美国航运势力的新扩张	232
(三) 法国等其他国家航运势力的回升	234
三、扩建码头和仓库	234
第四节 二十年代初至三十年代中民营航运业的挫折	238

一、珠江下游民营航运业陷入困境	238
(一) 外轮加紧争夺省港线客货运输	238
(二) 外国洋行操纵油价	238
(三) 苛捐重税和兵匪猖獗	239
(四) 航业管理混乱与商船竞争激烈	241
二、沿海民营航运业的衰退	241
三、沿海木帆船航运继续收缩和内河木帆船航运的变化	245
(一) 沿海木帆船航运继续收缩	245
(二) 珠江下游专业木帆船的发展	247
(三) 上行拖带的韩江木帆船	249
第五节 广州面临前水运的兴旺	251
一、取消轮渡年季餉	251
(一) 民国沿袭年季餉	251
(二) 航商斗争与航运年季餉的取消	251
二、内河水运分线联营	253
(一) 从减价竞争到初步联合	253
(二) 分线联营	254
三、水陆路卸接和联运	256
四、广州成为对外贸易最重要口岸	259
五、广东对外贸易激增	262
(一) 贸易额大幅度增长	262
(二) 对外贸易中的诸港口	265
第六节 收回部分航政主权和航政管理与建设	267
一、收回海关理船厅部分航政主权	267
(一) 航政机构的沿革	267
(二) 撤销海关理船厅	268
二、广东港务局与广州航政局	270
(一) 航务局的航政管理	270
(二) 广州航政局	273
三、黄埔初步建港和广州港的扩建	273

(一) 黄埔港	273
(二) 广州港	276
四、海口港和清澜港的建设	279
(一) 海口港	280
(二) 清澜港	281
五、西江韩江的炸礁疏航	282
(一) 广东治河委员会和珠江水利局	282
(二) 西江的疏浚	283
(三) 韩江的整治	285
六、航海讲习所和航海学校	287
(一) 广东航海讲习所	287
(二) 航海学校	288
第七节 中华海员工会与粤港海员	289
一、中华海员工会的建立	289
(一) 香港海员遭受的剥削与压迫	290
(二) 中华海员工会的成立	291
二、香港海员罢工	292
三、省港大罢工与抵制英国航运	296
(一) 大批海员参加省港大罢工	296
(二) 抵制英国航运	298
(三) 海员与罢工工人纠察队	300
(四) 海员工会和海员在斗争中前进	301
四、海员反对“四一五”反革命政变和参加广州起义	302
(一) 广州起义的前奏	302
(二) 参加广州起义	304

第四章 广东民营航运业的起伏与衰落 (1938年10月—1949年10月)

第一节 日本对龙临区水运的控制和独占	320
一、广州龙临与日军劫持船舶	320
二、对三水以下珠江航运的控制	321