

中国水运史丛书

# 上海港史

(古、近代部分)

人民交通出版社

F552.9  
31  
:1

中国水运史丛书

# 上海港史

李鹏

(古、近代部分)

23



人民交通出版社

B

741424

## 内 容 提 要

本书以时间为线索，记叙了上海港从古代一个地区性小港到世界性东方大港的发展变迁过程。对我国沿海港口史的研究有重要的参考价值。书中以一定的篇幅对上海港发展的特点、迅速崛起的原因、港口对城市的影响等方面做了详细的分析论述，对现代港口的发展具有一定的借鉴作用。

中国水运史丛书  
上 海 港 史  
Shanghai Gangshi

(古、近代部分)

责任编辑 马小奇

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

人民交通出版社印刷厂印刷

开本：850×1168 1/32 印张：16.5 字数：450 千

1990 年 8 月 第 1 版

1990 年 8 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数：0001—6000册 定价：16.50元

ISBN7—114—00968—2

F · 00098

# 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 (以姓氏笔划为序)

马希德 卢东阁 邱克辉 田汝康

庄为玑 朱杰勤 何明德 陈嘉震

谢中峰 魏启宇

## 《上海港史》编审委员会

主任：姜 远

副主任：李名贵

委员：张 燕 丁承显 陆伟庄 茅伯科  
金立成 刘晋瑞 董文俊 郑一辛  
蔡 观

上海港史研究室顾问：金立成

## 《上海港史》（古、近代部分）

### 编写成员

主 编：茅伯科

副 主 编：刘晋瑞 魏声宣

主要编写人员：茅伯科 刘晋瑞 魏声宣 冯济民

其余编写人员：金立成 葛容昌 肖镜龙 刘世玮

陈云飞 解 震 王鼎伟 田南帆

叶士华 许荣根 黄慎修

## 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。

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。

## 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，更不胜枚举。前人艰苦创业的粮神，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

## 前 言

奉献在读者面前的，是上海港古、近代史，起于先秦，止于1949年。

《上海港史》共分为二册，古、近代部分与现代部分各为一册。其中《上海港史》（现代部分）已于1986年12月由人民交通出版社出版。《上海港史》（古、近代部分）从1983年开始收集资料，编写提纲。1985年起正式进行编写，几度春秋，数易其稿，方成是书。

本书的编写工作是在交通部、中国航海史研究会、人民交通出版社和上海港务局的直接组织和领导下进行的。在本书的编写过程中，得到了中国航海史研究会、人民交通出版社的具体指导。上海港务局党政领导更从人力、物力、财力上，为本书的编写提供了种种优越的条件。老局长姜远同志从头至尾领导了史书的编写工作，呕心沥血，带病指导工作，其精神感人至深。现任局长兼党委书记张燕同志一直十分重视港史编写工作，经他创议，港史研究室被列为上海港的常设机构。港史编委会副主任李名贵同志和局长助理陆伟庄同志具体分管编史工作，始终与我们新老编者共同分析研究，审阅史稿，排忧解难，使编写工作得以顺利进行。

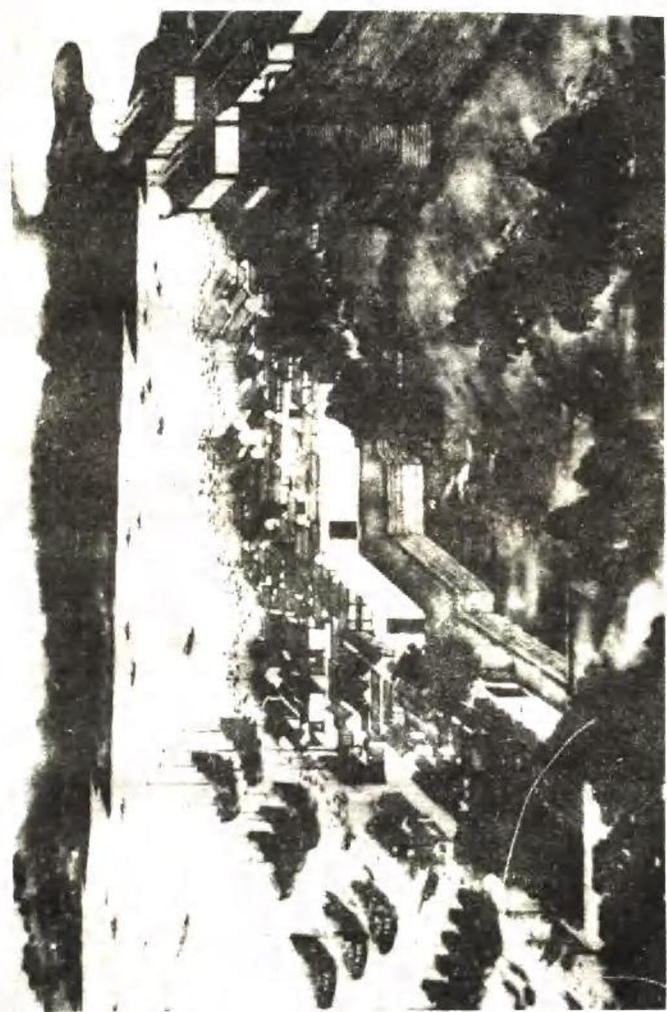
编写过程中，还得到了上海档案馆、上海图书馆徐家汇藏书楼、上海海关档案科、上海航道局编史办公室、上海长江轮船公司编史办公室的帮助；得到了上海港务局办公室及档案科、计划处、党委宣传部、行政处、党史征集办公室和各基层单位的大力协助。上海复旦大学历史系黄苇教授、上海社会科学院历史研究

所郑祖安副研究员、譙枢铭副研究员、王守稼副研究员、经济研究所沈祖炜助理研究员、上海自然博物馆吴贵芳研究馆员、人民交通出版社卢其昌副编审、上海人民出版社徐跃编辑等专家学者，参加了本书的审阅工作。在此一并致谢！

由于水平有限，加上港史领域中还有不少理论问题尚无定论，书中的问题在所难免，衷心欢迎读者批评指正。

编 者

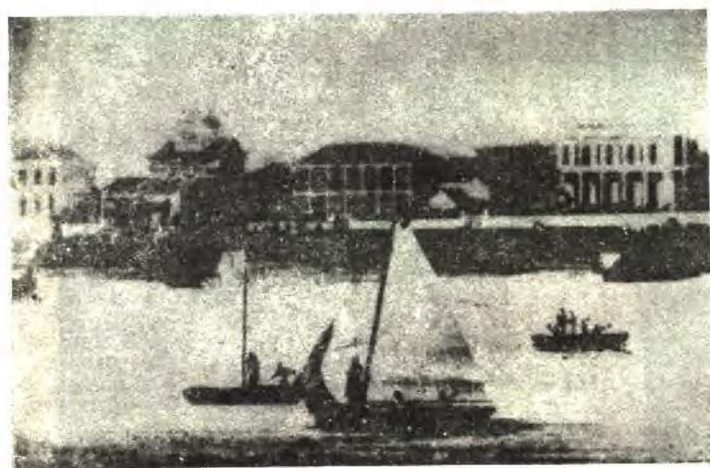
1989年11月1日



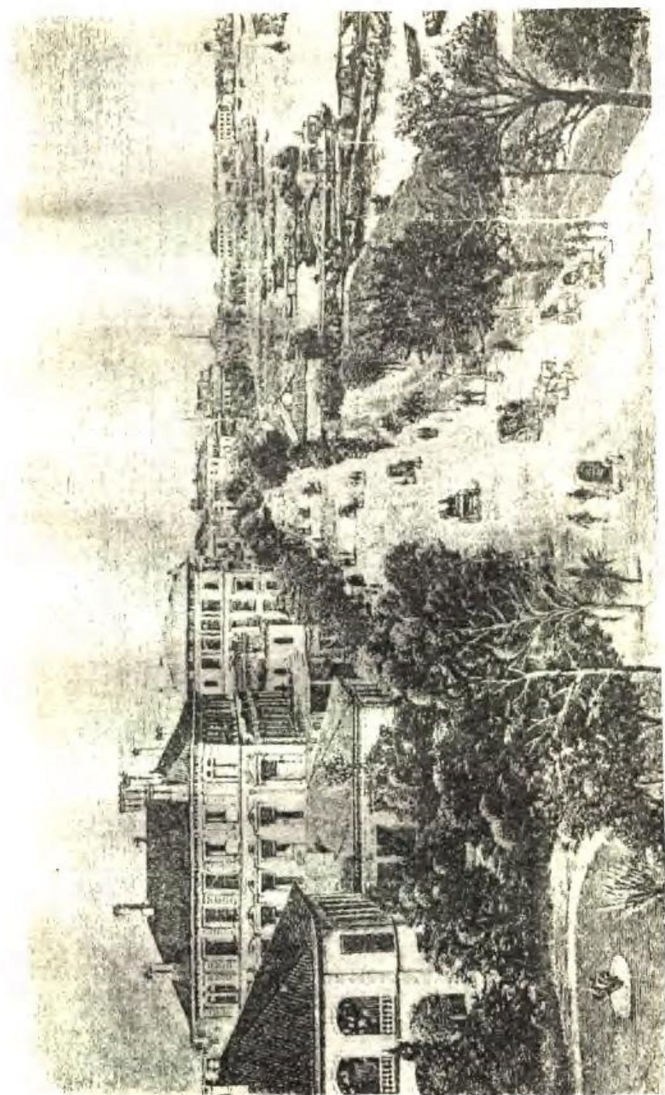
清道光年间宝带门外黄浦江写生画（清曹史画师临摹）



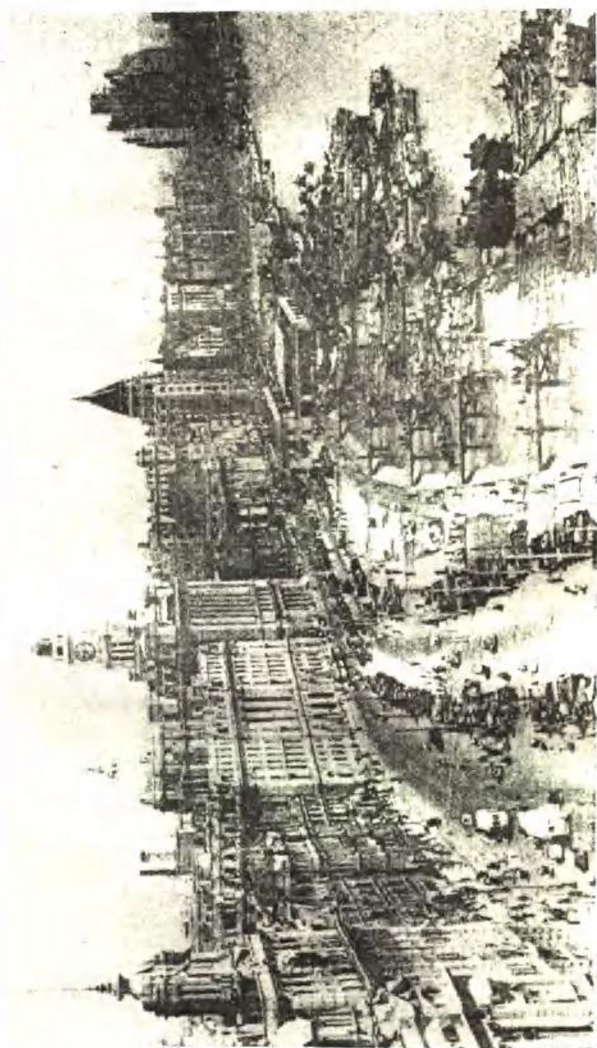
青龙镇古塔



19 世纪 50 年代的外滩



1889 年的外滩



20 世纪 30 年代的外滩



英商公和祥虹口码头



美商大来码头