

中国水运史丛书

011847

秦皇岛港史

(古、近代部分)

人民交通出版社

秦皇島港史

李鵬

(古、近代部分)

人民交通出版社

内 容 提 要

秦皇岛港目前是我国以装卸运输煤炭、石油、杂货为大宗的综合性的对外开放港口。

《秦皇岛港史》(古、近代部分)是一部海港经济技术史著。本书从原始港湾的形成,经先秦至明清,以迄1948年港口解放为止,对秦皇岛港经济地位的变迁与发展作了详细的阐述,特别是清朝政府中日甲午战后自开通商口岸,复经英国垄断资本骗占的经过以及国民党政府抗战前后收回产权、港权之虚伪与徒劳,均有实事求是的叙述,是研究中国近代史的参考读物,也是对广大干部及大专院校师生进行爱国主义教育的读本。

中国水运史丛书

秦 皇 岛 港 史

Qinhuangdao Gangshi

(古、近代部分)

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: 12.375 插页: 5 字数: 290千

1985年11月 第1版

1985年11月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—17,020册 定价: 5.10元

社科新书目 [131—225]

统一书号: 15044·10006

踞華北東北安沖，城天津大
連，鼎足，且有港口之利，閩山之
勝，秦皇島市之進一步開放，
大有可為。

管攸

一九八四年十一月

总结港口历史经验，促进
港口经济技术发展，为社会主义
建设服务

钱永昌

二〇〇一年十月

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

责任编辑 卢其昌

《秦皇岛港史》编审委员会

主任 刘培新

副主任 黄镇东、任惠民、李景瑞、周西桥

委员(以姓氏笔划为序)

丁克义、邓玉清、叶 照、冉宪明、朱福昌、关志诚、
张治民、张业伦、李德宣、李彦华、汪秉康、沈瑞祥、
赵焕国、高凤臣、黄景海、傅仲溪、廖洪凯、谭永杰

《秦皇岛港史》编写人员

主 编 黄景海

副主编 沈瑞祥

编写人员 奚学瑶、王庆普、侯胜宽、吴景和、刘振华、李尝胆、
关锡鉴、傅仲溪、叶 照、樊浚章、高志宽、刘 斌

4

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

责任编辑 卢其昌

《秦皇岛港史》编审委员会

主任 刘培新

副主任 黄镇东、任惠民、李景瑞、周西桥

委员(以姓氏笔划为序)

丁克义、邓玉清、叶 照、冉宪明、朱福昌、关志诚、
张治民、张业伦、李德宣、李彦华、汪秉康、沈瑞祥、
赵焕国、高凤臣、黄景海、傅仲溪、廖洪凯、谭永杰

《秦皇岛港史》编写人员

主 编 黄景海

副主编 沈瑞祥

编写人员 奚学瑶、王庆普、侯胜宽、吴景和、刘振华、李尝胆、
关锡鉴、傅仲溪、叶 照、樊浚章、高志宽、刘 斌

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

责任编辑 卢其昌

《秦皇岛港史》编审委员会

主任 刘培新

副主任 黄镇东、任惠民、李景瑞、周西桥

委员(以姓氏笔划为序)

丁克义、邓玉清、叶 照、冉宪明、朱福昌、关志诚、
张治民、张业伦、李德宣、李彦华、汪秉康、沈瑞祥、
赵焕国、高凤臣、黄景海、傅仲溪、廖洪凯、谭永杰

《秦皇岛港史》编写人员

主 编 黄景海

副主编 沈瑞祥

编写人员 奚学瑶、王庆普、侯胜宽、吴景和、刘振华、李尝胆、
关锡鉴、傅仲溪、叶 照、樊浚章、高志宽、刘 斌

目 录

总序	1
出版说明	1
前言	1

第 一 篇

古 代 部 分

(远古——1840年)

第一章 秦皇岛市及其沿海港湾概述	1
第一节 地理位置与沿海港湾的自然形成	1
一 地理位置及海、陆交通地位	1
二 沿海地质、地貌概势	4
三 全新世沿海原始港湾的形成	10
四 沿海近源河流的分布	16
第二节 原始社会秦皇岛沿海地带的人类早期活动	18
一 旧石器时代秦皇岛沿海地带人类活动的遗迹	18
二 新石器时代秦皇岛沿海地带人类活动更加广泛	19
三 龙山文化对秦皇岛沿海地带的影响	21
第三节 秦皇岛自然港湾的形成及其特点	24
第二章 先秦时期秦皇岛沿海早期航海活动及碣石海港	27
第一节 商周时代古孤竹国沿海早期航海活动	27
一 孤竹沿海地区水陆交通的发展及早期海上活动	27
二 西周时期水上交通发展对孤竹沿海的影响	29
第二节 春秋战国时代燕国通海门户——碣石海港	30
一 春秋时代齐国先期发展的海上交通对北燕的影响	31

二	碣石与碣石海港	33
三	燕国社会经济发展促进碣石海港兴起	36
第三章	秦汉至宋元时期碣石地域的港口发展	40
第一节	秦汉时期碣石地域与碣石海港的发展	41
一	秦始皇东巡郡县活动对碣石海港发展的促进作用	41
二	汉代临渝碣石海港的发展	45
三	魏武帝曹操出征乌丸及对碣石海港的利用	50
第二节	东晋十六国时期碣石海港的重大发展	53
一	后赵海上军事运输	53
二	北燕的海上交通与碣石海上移民迁徙活动	57
第三节	隋唐时期碣石海港在军事运输上的重要作用	59
一	隋炀帝大举用兵高丽,沿海港口军运繁忙	59
二	唐代在秦皇岛沿海地带的海运事业	62
第四节	宋元时期秦皇岛沿海港口的衰落与复苏	69
一	平滦地区成为辽土后沿海港口肖条	69
二	金灭辽后南北海上交通中断	71
三	元代海运兴起后秦皇岛沿海港口开始复苏	72
第四章	明清时期山海关码头庄港兴起及秦皇岛港湾开 发利用	80
第一节	明初码头庄港兴起及秦皇岛沿海港口复兴	80
一	秦皇岛沿海港口的复兴	81
二	山海设卫建关后军事地位的加强	83
三	徐达开设山海关码头庄港	88
第二节	明代末期秦皇岛沿海港口繁荣发展及海运厅 的设立	91
一	重兵据守山海关对码头庄港恢复发展的促进	92
二	沿海主要港口及码头庄港的疏浚促进海运兴旺	94
三	增设海运管理机构	96
四	沿海港口海运航线的开辟	100
第三节	清代沿海港口商业运输的发展	103
一	清初禁海对沿海港口发展的影响	103
二	沿海港口转向商业运输	104

三 秦皇岛港早期开发利用	107
四 秦皇岛与秦皇岛	109
第四节 沿海海关税收和港口早期的导航设施	110
一 海关关税与海运	110
二 沿海港口早期导航设施	111

第二篇

近代部分

(1840—1948年)

第五章 十九世纪末清朝政府开辟秦皇岛通商口岸 (1840 1900年)	120
第一节 鸦片战争后秦皇岛的港湾形势	121
一 第一次鸦片战争对秦皇岛港湾形势的影响	121
二 第二次鸦片战争后港湾形势恶化	123
三 鸦片战争时期的港口贸易	125
第二节 秦皇岛港湾腹地近代工业的兴起	127
一 唐山开平煤矿的兴办	128
二 港湾腹地资源与矿业	130
三 唐榆铁路的修筑	131
第三节 清朝政府决定开辟秦皇岛港	134
一 清朝政府筹议开港缘由	134
二 港址勘察初选及轮船靠泊试航成功	137
三 码头最后勘定及工程方案	139
四 自开通商口岸的宣布与备案	141
第四节 开平矿务局与秦皇岛港隶属关系及中国政府 维护通商地界主权斗争	144
一 开平矿务局垫款购买土地取得代理秦皇岛地亩权益	145
二 中国政府维护港口通商地界主权的斗争	146
三 开平矿务局张翼与秦皇岛地亩问题	147
第五节 秦皇岛港开埠后的初期发展	150
一 防波堤码头初期工程	150

二	港口初期管理机构的设置	153
三	初开口岸时期港口资产价值及航运收入	155
第六章	庚子至辛亥年间英国骗占秦皇岛港	
	(1901—1912年)	162
第一节	帝国主义势力的扩张及对秦皇岛港的控制	163
一	帝国主义势力渗入港口及义和团的反帝斗争	163
二	帝国主义列强在秦皇岛沿海港湾地区的争夺	169
三	秦皇岛港随着开平矿务局的“出卖”开始沦入英国手中	174
第二节	收回开平煤矿和港口主权的斗争失败，英国	
	加紧控制港口和开滦	181
一	“龙旗事件”	181
二	袁世凯参奏张翼的活动	182
三	张翼赴英控告墨林及“胜诉”背后英人导演的丑剧	184
四	成立“北洋滦州官矿有限公司”以图“收开”	185
五	开滦联合后英国继续控制秦皇岛港	189
第七章	清末至民国初期英国扩建港口及其早年经营	193
第一节	港口建设初具规模	193
一	历年码头工程发展概况	193
二	港口靠泊能力及航道水深	198
三	第三栈桥码头设计方案的提出和未能实现的原因	201
四	港内库场与铁路建设	203
五	港口其它设施的配备	207
六	港口发展促进市区的形成	211
第二节	经营南非“契约华工”及对港口发展的刺激作	
	用	214
一	“契约华工”输出背景	214
二	输出华工的概况	217
三	经营南非华工对秦皇岛口岸的影响	220
第八章	开滦矿务总局成立后的港口生产及罢工浪潮	
	(1912—1925年)	223
第一节	港口装卸运输与进出口贸易的发展	224

一	码头装卸能力的提高	224
二	商务货运的发展	228
	第二节 经济腹地与铁路	239
一	腹地的厂矿企业	239
二	潜在的腹地资源	244
三	冀东农产品的输出	244
四	京奉铁路与秦皇岛港的关系	246
	第三节 在中国共产党领导下的秦港工人运动	248
一	码头工人的苦难生活	248
二	码头工人早期的反抗斗争	250
三	第一次罢工高潮	251
	第九章 英国利用在华特权不断改进并扩大港口生产	257
一	第一节 战乱中的港口生产	258
二	第二节 管理体制的重要变革	265
一	设立工务处“改革”封建包工制	265
二	建立健全经理处管理机构和规章制度	272
三	第三节 开滦矿务总局再次投资扩建港口	275
一	码头更新与改造工程	276
二	港池码头前沿航道加深	283
三	港口铁路专用线	283
四	贮煤场扩建工程	284
五	其它港口辅助设施	284
四	第四节 港域地亩权力进一步丧失	288
	第十章 日本帝国主义扩大侵略，英日共管秦皇岛港	295
一	第一节 日军入侵华北，英日相互勾结	296
一	日军大举进关	296
二	英日勾结控制秦皇岛港	297
三	英日关系的变化	299
二	第二节 加强企业管理，严密控制港口	303
一	改革组织机构，实行集权管理	303
二	健全管理制度，严格控制职工	305
三	运输生产专业化，大量掠夺能源	309

第三节 港口贸易迅速发展	311
一 吞吐量大幅度增长	311
二 进出口贸易趋势	313
三 对日贸易增加	317
四 对外贸易发展的主要因素	320
五 秦皇岛港域的走私活动	322
第四节 工人的苦难生活与反抗斗争	324
第五节 “开平矿务有限公司”与滦州官矿有限公司的 “合并”	327
一 二十年代“以滦收开”的活动	328
二 国民党政府侈谈“收开”及收复秦皇岛口岸计划	329
三 港权、矿权最后“拍卖”	332
 第十一章 太平洋战争爆发,日军全面接管秦皇岛港 (1941年12月—1945年8月)	337
第一节 日本帝国主义对秦皇岛港实行军事管理	337
一 港口移交和军事管理	337
二 军事管理组织机构的建立	340
第二节 军事管理下的港口生产	342
一 利用港口扩大侵华战争	342
二 港口装卸运输大幅度下降	343
三 日本对港口运输生产的管理对策	347
四 港口生产力基本没有改进	350
第三节 日本实行法西斯统治和码头工人的英勇斗争	352
一 最野蛮的统治,最残酷的剥削	352
二 码头工人的英勇斗争	354
第四节 日本投降,宣告“军管理”破产	355
 第十二章 抗日战争胜利后的秦皇岛港和工人争取解放 的斗争(1945年8月—1948年11月)	358
第一节 “八一五”日本投降后秦皇岛港湾形势	353
一 美蒋日勾结阻碍八路军接管港口	359
二 美国帮助蒋介石抢占秦皇岛港	360

三 中国人民解放军抗议美军在秦皇岛的援蒋行为	361
第二节 国民党政府“接收”港口，转手“发还”英帝国主义	362
一 “发还”港口，英国卷土重来	362
二 发还开滦煤矿、港口“五要点”及其实质	363
三 港口“发还”后英人强化工人组织系统及着手“复员工作”	365
第三节 美蒋控制下的港口贸易	367
一 对外贸易严重入超	367
二 装卸运输不景气	368
三 铁路受阻，货源不足	370
第四节 港口工人争取解放的斗争	371

《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