

中国水运史丛书

秦皇岛史

(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

踞華北東北安沖，成天津大
連鼎足，且有港口之利，閩山之
勝秦皇島市的進一步開放，
大有可爲。

甘攸

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
主义工业化建设服务

钱永昌

一九五九年十月

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

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

《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

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**

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《中国航海史》、《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开印制精装本。

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。

前 言

《秦皇岛港史》是《中国水运史》丛书之一，是以编年体例编写的一部经济技术史著。鉴于本港历史悠久，本书分古、近代部分和现代部分两册出版，其内容以本港和开滦矿务局历史档案资料为基础，力求以实事求是的观点，阐述本港历史发展的过程及一般规律。

在编写过程中，承顾问丘克辉、聂宝璋、郭士浩、卢鹤纹、陈振江、张洪祥、郭述祖、郭继汾等同志指导，并承北京图书馆柏林寺分馆、中国第一、第二历史档案馆、北京中国革命历史博物馆、天津市档案馆、天津市图书馆、南开大学历史系、经济系、中国社会科学院经济研究所、北京外贸学院、海关总署、交通部档案处、辽宁省档案馆、大连市图书馆、浙江省图书馆、上海市图书馆徐家汇藏书楼、苏州图书馆、烟台地区档案馆、上海港、大连港、天津港、青岛港、烟台港以及开滦矿务局档案处、矿史办公室等单位大力协助；贾培林、韩敬宇、李振铭、杨学仁、赵相英、孙国柱、史玉玺、康书楷、苑杰、吴建中、李宝信、郭宝贵、富敬文、洪源起等同志先后参加过本书初稿的编写工作和外文资料的翻译工作及拍摄部分照片资料；孙繁德同志为本书专门撰写了有关章节的部分内容。杨卫民、郭福全同志提供了珍贵历史照片、资料，在此一并致谢。

由于我们编写水平所限，资料选辑难免畸轻畸重，错误之处，敬请读者批评指正。

编 者

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 沿海榷关税收和港口早期的导航设施	110
一 榷关税与海运	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