

中国水运史丛书

南京港史

人民交通出版社

中国水运史丛书

南京港史

張維華

人民交通出版社

中国水运史丛书

南京港史

责任编辑 马小奇

人民交通出版社出版发行

(北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

人民交通出版社印刷厂印刷

开本: 850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张: 14.25 字数: 344 千

1989年1月 第1版

1989年1月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—3 000册 定价: 13.45元

01-213-107-4

ISBN7-114-00403-6

F·00057

内 容 提 要

《南京港史》以大量翔实的文献资料为依据，记叙了从战国时期形成至 1986 年间南京港兴衰交替、变迁发展的过程。本书对南京港作为六朝、明朝都城的门户港，近代帝国主义争夺控制的重点港和当代工业交通枢纽港的不同地位、功能、作用及其与依托城市和现代交通工具之间的相互关系，作了详细的分析叙述，是一部有价值的交通史著作。

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 田汝康 丘克辉 朱杰勤
庄为玠 何明德 陈嘉震 谢中峰 魏启宇

长江航运史编写委员会

主任委员 马志义
副主任委员 唐国英 顾永怀 邵可诚 张永泰 荣作垣
委员 (以姓氏笔划为序)
李冬青 陈宣丁 罗光琪 国都君 郭士光
钟幼鹏 高鹏 黄振亚 黄耀荣
顾问 刘惠农 陶琪 贺崇陞 张明 解荏民
主编 马志义
副主编 黄振亚 张后铨 陈建国 许可

《南京港史》编写委员会

主任 陈思本
副主任 孙子健
委员 伍德明 张文俊 陈书 吕华清 管毅长
主编 吕华清
编写人员 王臻青 蒋遵矩 于从今 谭爱华

《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

《南京港史》是遵照交通部和中國航海學會指示，在長江航運史編寫委員會的直接領導下，按照中國航海史研究會和人民交通出版社的具體要求進行編寫的，是《長江航運史》和《中國水運史叢書》中的一部。

《南京港史》的編寫工作得到江蘇省交通廳編史辦公室的關心支持，中國第二歷史檔案館和南京圖書館為本書提供了大量資料，人民交通出版社的盧其昌、長江航運史編輯室的陳建國對史稿編寫進行了具體指導，南京大學、河海大學以及省、市編史機關的茅家琦、蘇世榮、王慶輝、楊之水、王能偉、吳福林、樂華云、劉沛安、張益謙同志和長江沿線有關港口和輪船公司的代表對港史初稿進行了評審，提出許多寶貴意見，編寫工作還得到南京港口協會和南京市港務管理處的大力協助，書中照片，絕大部分由史久鑫同志提供，在此一併致謝。

《南京港史》以經濟、技術史為主要內容，力圖對南京港的發展演變過程及規律進行探索和研究的，是一部嘗試性的學術著作。由於作者水平有限，書中的問題和錯誤在所難免，懇請讀者批評指正。

編 者

1987年12月

目 录

绪 论

- 一 地理环境和交通条件…………… (1)
- 二 港口历史演变概况…………… (2)
- 三 港口现状及其地位作用…………… (4)

第一篇 古代部分

(远古——1840年)

- 第一章 南京港的形成与崛起 (公元589年以前) …… (1)
 - 第一节 港口的形成与初步发展…………… (1)
 - 一 城市的出现和对外物资交流的增加…………… (1)
 - 二 水上运输的发展和港口的形成…………… (3)
 - 三 港口的初步发展…………… (4)
 - 第二节 港口在六朝时的崛起…………… (6)
 - 一 港口与建都的重要关系…………… (6)
 - 二 商业发展促进港口繁荣…………… (7)
 - 三 大批漕粮输入都城港口…………… (10)
 - 四 重要的军事港口…………… (11)
 - 第三节 港区分布和水道建设…………… (12)
 - 一 大规模的人工河渠工程…………… (12)
 - 二 构成港口中心的淮水码头…………… (15)
 - 三 长江码头及其作用…………… (17)
 - 第四节 早期的港口设施和港口管理…………… (20)
 - 一 早期的港口设施建设…………… (20)
 - 二 港口管理机构的雏形…………… (21)

第二章 港口的急剧衰落与复兴 (589年~1368年)	(27)
第一节 港口在隋唐时期的衰落	(27)
一 都城和商埠港口地位的丧失	(27)
二 破岗渎废弃和扬州港兴起的影响	(29)
三 军港的功能不能发挥	(30)
第二节 港口在杨吴和南唐时的复苏	(31)
一 港口再次成为战船基地和贡运中心	(31)
二 港区重心开始向长江沿岸转移	(32)
第三节 港口在南宋时的迅速发展	(34)
一 官卖货物通过港口数量增多	(34)
二 粮食存贮地和转运港的形成	(36)
三 港口管理的加强	(37)
四 厢军搬运制度的出现	(39)
第四节 港口在元代的变化	(40)
一 设置驿传水站	(40)
二 开辟漕粮海运航线	(41)
第三章 港口的再次繁荣与停滞 (1368年~1840年)	(46)
第一节 都城地位促进港口高度繁荣	(46)
一 港口辐射面扩展	(46)
二 全国官物水运的中心港	(50)
三 商业贸易的集散港	(52)
四 郑和下西洋的基地港	(53)
第二节 港区布局的变化	(56)
一 上新河与龙江码头区的兴起	(56)
二 漕粮码头的分布	(58)
第三节 明中叶以后南京港的逐渐衰退	(60)
一 通过港口的漕粮日趋减少	(60)
二 驿传水站制度遭到破坏	(62)
三 进出港商货呈下降趋势	(63)
四 河道变迁对港口的影响	(68)

第四节	明清时期南京港口的机构和制度·····	(71)
一	竹木抽分场和钞关的设置·····	(71)
二	塌房的出现·····	(73)
三	牙商的演变·····	(75)
四	港口救生局参与港政管理·····	(76)

第二篇 近代部分

(1840年~1949年)

第四章 南京港向近代港口过渡和帝国主义的入侵控制

	(1840年~1908年)·····	(85)
第一节	辟为通商口岸的经过·····	(86)
一	英舰入侵港区与《南京条约》的签订·····	(86)
二	《天津条约》强索南京口岸和开埠的搁置·····	(88)
三	清军对南京城的破坏和开埠再次搁置·····	(90)
四	港口被迫正式对外开放·····	(92)
第二节	南京港向近代港口过渡·····	(93)
一	商轮开始来港贸易·····	(93)
二	轮船在港行驶规章的提出·····	(95)
三	轮船在港开办客运业务·····	(97)
四	第一座轮船码头的出现·····	(99)
五	公用轮船码头的设置和陆上交通的改善·····	(103)
第三节	帝国主义对南京港的控制·····	(105)
一	外商抢占港区有利地盘·····	(105)
二	外商在下关设置码头·····	(109)
三	帝国主义通过金陵关控制南京港·····	(111)
四	外国航业在港口占绝对优势·····	(113)
第四节	港口开放初期的客货经营和港埠建设·····	(116)
一	中外航运企业经营状况和民营小轮业的发展·····	(116)
二	港口开放初期的货物流量、流向·····	(118)
三	进行与港口配套的市政建设·····	(121)

第五章 港口在铁路通车后的发展和停滞

(1908年~1937年)	(132)
第一节 沪宁、津浦铁路通车对港口的影响	(132)
一 港口货物吞吐量骤增	(132)
二 浦口码头的兴起	(136)
三 下关港区的扩展和繁荣	(139)
四 港口关连行业的发展	(141)
五 南京港民营航业的发展和外国航运势力的 消长	(143)
第二节 浦口码头的开放和南京港口管理的加强	(147)
一 浦口港区自行对外开放	(147)
二 参与港务管理的机构	(149)
三 对港区岸线及码头的管理	(153)
四 对码头装卸工人的管理	(155)
五 对港区内河小轮驳的管理	(158)
六 对码头秩序的整顿	(159)
第三节 港口发展的停滞及其原因	(160)
一 货物吞吐量波动徘徊	(160)
二 码头及配套建设进展缓慢	(164)
三 南京的航运业、报关业和转运业日衰	(168)
四 南京港发展停滞的原因	(170)
第四节 近代码头工人队伍壮大和封建把持制的 加强	(173)
一 码头工人的来源及组织形式	(173)
二 封建把持制度的加强	(176)
三 码头工人的劳动和生活状况	(178)
第六章 港口沦为日本的侵华基地	
(1937年~1945年)	(189)
第一节 侵略者对南京港的破坏和控制	(189)
一 入侵给南京港造成的破坏	(189)

二	日本侵略者军事管制南京港	(191)
第二节	为扩大侵略而进行的港口建设	(193)
第三节	日本侵略者对港口商运业务的垄断	(196)
一	在南京港经营的日本航业机构	(196)
二	伪政权对南京港的经营管理	(199)
三	港口商业运输萧条	(200)
第四节	日本统治下的港口装卸状况	(202)
一	经营码头装卸业务的机构	(202)
二	日军的暴虐统治	(204)
三	三井码头战俘大暴动	(205)
第七章	抗战胜利后港口的异常忙乱	
	(1945年~1949年)	(211)
第一节	接收日伪资产, 中国航运业复员	(211)
一	接收港内日伪航运业资产	(211)
二	中国航业机构恢复经营	(214)
三	恢复金陵关和设立航政局南京办事处	(217)
第二节	繁重的突击性运输及其对港口的影响	(219)
一	复员运输和遣返日俘日侨	(219)
二	持续不断的军运业务	(221)
三	突击性运输对港口商业性运输的冲击	(222)
第三节	南京口岸的收回和重新开放	(225)
一	美、英政府宣告放弃在华内河航权	(225)
二	重开南京口岸的提出和舆论的强烈反对	(226)
三	太古码头使用权的纠纷	(228)
第四节	坍岸和军事行动对港口的破坏	(229)
一	连续坍岸造成的严重损失	(229)
二	对坍岸收效甚微的治理	(231)
三	国民党军队撤退时对港口的破坏	(233)

第三篇 现代部分

(1949年~1986年)

第八章 建设社会主义港口的开始

(1949年~1952年) (239)

第一节 没收官僚资本产业, 建立国家所有制码头 ... (239)

一 接管南京招商局、航政局和联和航运公司 (239)

二 没收官僚资本产业的码头及设备 (241)

三 征用外资码头及附属设施 (244)

第二节 迅速恢复港口生产 (246)

一 抢修码头, 打捞沉船 (246)

二 恢复港口客货运业务 (248)

三 治理浦口码头坍岸 (251)

四 整顿对江驳运业务 (253)

第三节 设置港务管理机构 (254)

一 港务机构设置的经过 (254)

二 初步整顿港务工作 (256)

三 对私营航业及木帆船业的扶持改造 (259)

第四节 废除码头的封建把持制度 (261)

一 码头上的封建残余势力 (261)

二 彻底废除封建把持制度 (262)

第九章 港口在生产改革中迅速发展

(1953年~1957年) (265)

第一节 扩大港口统一管理的范围 (265)

一 接管铁路码头和三民煤场 (265)

二 统一管理码头装卸工人 (267)

第二节 改革装卸劳动制度和分配制度 (269)

一 调整劳动组织 (269)

二 改进操作方法制定装卸定额 (269)

三 废除力资收入拆帐制实行计件工资制 (271)