

中国水运史丛书

廈門港史

人民交通出版社

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

问

(按姓氏笔画为序)

马希德

卢东阁

田汝康

丘克辉

朱杰勤

庄为玑

何明德

陈嘉震

谢中峰

魏启宇

厦门港史志编纂委员会

主任委员	黄和荣			
副主任委员	杨锦来	刘明富	邓孙禄	陈小旋
委 员	曾英国	张 豪	庄怀安	林杰生
	许碧梧	陈明华	白剑扬	林仲琪
	陈 梁	余明端	曾志琼	邱明龙
	陈国清			
顾问	(按姓氏笔画为序)			
	庄为玠	朱万晶	邢 寿	茅伯科

《厦门港史》编写人员

主 编	邓孙禄			
副 主 编	陈国清			
编 写 人 员	(按姓氏笔画为序)			
	王伟伟	叶志愿	李向宏	邱明龙
	陈国清	郭加慈	黄国栋	

图 1 厦门港港务局大楼及史志编委、编写人员



图 2 东渡集装箱泊位



图 3 件杂货码头



图 4 东渡港区一期工程

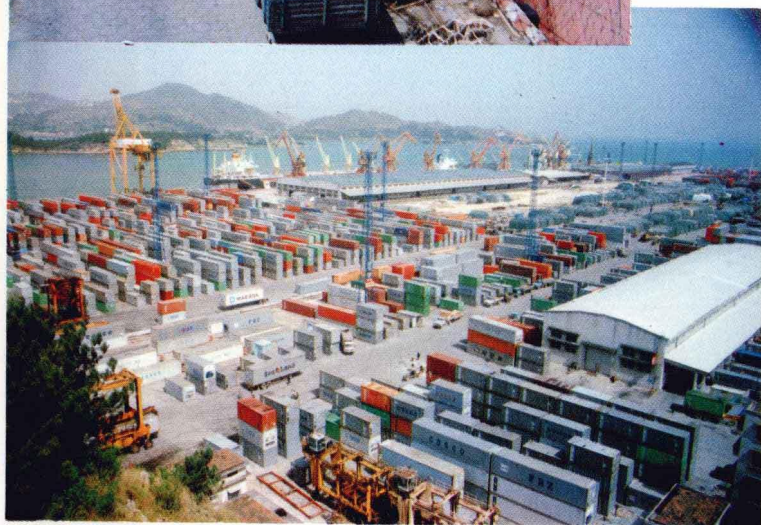


图 5 滚装船作业



图 6 东渡小轮码头



图 7 鼓浪屿三丘田旅游码头



图 8 轮渡码头

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。

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。

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。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^{〔1〕}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了鼎盛时期。

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，二分无赖是扬州”。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，透过复杂的历史现象，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，更不胜数。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教材。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

序

厦门港是我国东南沿海的重要港口。在我国向海洋开拓发展的历史上，它虽称不上古港、大港，但却曾以自己的条件和优势，扮演过特殊的角色，作出过独特的贡献，知名于世，为中外所瞩目。

首先，厦门港在我国海岛开发史上起过突出的作用。厦门本身是一个海岛，海上交通和捕鱼是其开发的先声，古渡口则是其开发的据点。唐时，“南陈北薛”的定居繁衍，移民社会的建立，使厦门岛开始和闽南沿海地区联成一体。明代中叶以后，厦门成为闽南人民移垦台湾的主要出发港。清代前期，厦门成长为闽南三角地区乃至福建的经济重心，与台湾岛政治、经济、文化联系的纽带。在台湾海岛经济的开发和成长中，厦门港所起的作用是其他沿海港乃无法取代的。

其次，厦门港在我国海外贸易史上占有重要的一席之地。厦门港在明清之际崛起之前，曾长期作为古代东方大港泉州和月港的外围港、辅助港而存在。十五、十六世纪西方资本主义兴起，东西方海上贸易的交汇和冲突，使厦门港脱颖而出。随着明末郑成功海上势力的发展，厦门港一跃而为中国对东、西洋贸易的主要商港。清代前期，厦门港是福建的通洋正口，又是台运的专门口岸，对南洋和台湾的贸易盛极一时。鸦片战争后，厦门是被迫开放的5个通商口岸之一，又是台湾商品进出的转运港。当代的厦门，则是中国经济特区中享誉最久的商港。

第三，厦门港在我国海外移民史上有不可忽视的历史地位。清代以来，厦门港是福建移民海外的主要出口港，也是华侨进出的重要门户。近代初期，它还一度成为全国最大的契约华工出洋中

心。通过厦门港联结东南亚诸国的海上航路，福建华侨把传统文化带到了侨居地，为华侨社会的形成作出了贡献。它哺育了陈嘉庚等华侨伟人，促进了中国与东南亚各国的经济、文化往来。当代祖籍福建的海外华人，在国际经济活动和对华投资上，都是一股不容忽视的力量。

第四，厦门港在中国海防史上留下光辉的篇章。宋元时代，厦门的军港地位初步确立。明末清初，它是东南抗清驱荷的港口基地，郑成功渡海东征、收复台湾，便是从这里决策和出发的。此后，军港与商港、渔港的长期并存，是厦门港的一大特色。近代反对外来侵略中，它先后抗击了英、日等海军的进犯，又是台湾割让前主要的后援基地。本世纪 50~70 年代，它在台湾海峡两岸对峙中，又处于海防的最前线。

这些，都使厦门港史具有魅力，吸引了中外许多研究者，产生不少有分量的著作和论文。新加坡学者吴振强专门研究清初厦门港的专著《厦门的兴起》，就是一个代表。但是，从整体上看，史学界对厦门港的研究还是相当薄弱的，不仅断代的专史研究还有许多空档，连概述厦门港历史进程的作品也很缺乏，与厦门港的声名很不相符。现在奉献给读者的这本书，是第一部论述厦门港全史的专著，它标志着我国学术界对厦门港史的研究出现了新的突破。这是一件颇值庆贺的事。

本书的作者，原是一群从事厦门港务的实际工作者，本身是现代厦门港史的创造者和见证人。他们投身编写港史，即有港务专业知识和实践经验的优势，也有历史专业基础知识不足的缺陷。但是，他们经过多年的刻苦学习和不懈努力，很快地成长为一支专业化的史志工作队伍，作出了可喜的成绩。仅就本书而言，他们做了大量的资料准备工作，搜集尽可能全面的各种文献和档案，还进行口述历史的调查，故能提出新材料，新见解，在前人研究的基础上跨越了一大步，特别是对现代厦门港史的研究具有开创性的意义。他们对厦门港史各个发展阶段经验教训的分析，可供从事港口、经贸等部门实际工作者借鉴参考，对今后厦门港如何

适应国际竞争的挑战，发展台湾海峡两岸的经贸联系，具有现实意义，同时在学术上也是颇具价值的。诸如厦门港史的分期、厦门港口性质的演变历程等等，均能发前人所未发，很有启迪性，为日后进一步深入研究奠定了学术基础。从厦门港史是一个国际性研究课题的角度看，这本书还将有助于国际间的学术交流，为弘扬中华民族开拓海洋的优良传统作出贡献，并提升厦门港在世界上的知名度。

海洋开拓发展史是中国社会经济史的一个分支。海洋开拓发展史的内容，包括海岛和海洋国土的利用、管理、开发，海上交通和海外贸易、海外移民，外向型经济和海洋科技，服务于海洋事业的社会组织和港务、海关、海防等机构，海洋政策和海洋观念等等的发展史。海港史是其中的一个专门领域。海港史的研究，是在深入了解海洋经济、社会变迁史基础上进行的，是社会经济史专门领域的深化。我一向认为，以港论港，只具地方史的价值；站在海洋开拓发展史的立场，从全国以至世界的大背景论港，才有全国性乃至国际性的学术价值。我高兴地看到，本书已朝着这个方向努力。因此，我乐见《厦门港史》的出版，并期待着一批高质量港史著作的面世，为发展中国社会经济史学作出新的贡献。

承蒙厦门港史志编纂委员会的雅意，我有幸先行通读全稿，增益识见不少。爰缀数语如上，权以为序。

杨国桢

一九九二年八月二十五日

于厦门大学随月室

目 录

绪论	1
第一章 厦门古港的形成与初步发展	
(唐~1683 年)	13
第一节 港口的形成	13
第二节 厦门港成为东南沿海的重要港口	24
一、海禁对港口的影响	24
二、抗清驱荷的军事基地	26
三、海上贸易的发展	28
第二章 厦门古港的兴盛	
(1684~1839 年)	38
第一节 海禁开放后的通洋正口	38
一、闽海关厦门正口的设立	38
二、口岸其他管理机构的设置	43
第二节 内外贸运输的拓展	46
一、海外贸易的兴盛及其变化	46
二、外贸运输的航线与货种	49
三、内贸运输的延伸	60
第三节 “台运”的专门口岸	64
一、“台运”的管理	64
二、“台运”的三种形式	66
第四节 海上客运的发展	69
一、大量华侨出洋谋生	69
二、契约华工的出国	70
三、偷渡入台的“总口”	71

第五节 港口与城市同步发展	72
一、初具规模的码头港澳	72
二、一度兴盛的洋行、商馆	76
三、蓬勃兴起的修造船业	80
四、因港而兴的东南都市	82
第三章 厦门港的半殖民地化及航运贸易的发展	
(1840~1895 年)	91
第一节 港口主权丧失	91
一、被迫开埠通商	91
二、新关的建立及其对港口的控制	95
三、理船厅的设立	98
四、港口章程的制订	100
第二节 港口航运的重大变化	102
一、外国航运业的入侵	102
二、外国船排斥中国船	109
三、轮船取代帆船	113
第三节 近代港口设施的建设	118
一、早期外商码头的出现	118
二、近代助航设施的配置	121
三、船舶修造业的发展	126
第四节 港口货运持续稳定增长	128
一、进出口贸易的增长与变化	128
二、以鸦片和棉纺织品为主的洋货进口贸易	136
三、以茶叶、糖为主的土货进出口贸易	141
四、以台运为主的转口贸易	147
第五节 华工、华侨的出洋中心	151
第四章 厦门港的近代化及航运贸易的繁荣	
(1896~1937 年)	164
第一节 港口管理的进一步完善	164
一、新关兼并常关	164