



“海洋梦”系列丛书



走向深蓝



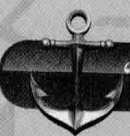
中国海洋之路

“海洋梦”系列丛书编委会◎编

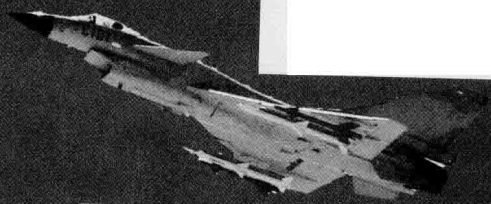


清华大学出版社
TSINGHUA UNIVERSITY PRESS

016904165



“海洋梦”系列丛书



走向深蓝



中国海洋之路

“海洋梦”系列丛书编委会◎编



清华大学
UNIVERSITY OF TECHNOLOGY PRESS

图书在版编目 (CIP) 数据

走向深蓝：中国海洋之路/“海洋梦”系列丛书编委会编. —合肥：合肥工业大学出版社，2015.9

ISBN 978 - 7 - 5650 - 2414 - 6

I. ①走… II. ①海… III. ①海洋战略—中国—普及读物 IV. ①P74 - 49

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 208988 号

走向深蓝：中国海洋之路

“海洋梦”系列丛书编委会 编

责任编辑 何恩情 程玉平

出版 合肥工业大学出版社
地址 合肥市屯溪路 193 号
邮编 230009
电话 总编室：0551 - 62903038
市场营销部：0551 - 62903198
网址 www.hfutpress.com.cn
E-mail hfutpress@163.com

版次 2015 年 9 月第 1 版
印次 2015 年 9 月第 1 次印刷
开本 710 毫米 × 1000 毫米 1/16
印张 12.75
字数 200 千字
印刷 三河市燕春印务有限公司
发行 全国新华书店

ISBN 978 - 7 - 5650 - 2414 - 6

定价：25.80 元

如果有影响阅读的印装质量问题，请与出版社市场营销部联系调换。

目 录

走向深蓝——中国海洋之路



第一章 中国近代海洋之路

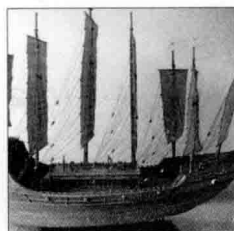
第一节 中国近代航海发展	002
中国近代航海业背景	002
结局悲惨的民国造船所	005
外轮独霸的民国航运	008
第二节 中国近代的海洋军事	013
林则徐和《四洲志》	013
魏源和《海国图志》	014
北洋水师的发展及覆灭	016
海军与百年耻辱史	021
孙中山的遗憾	022
第三节 近代渔业与海洋经济	025
元末清初的海禁政策	025
近现代渔业的诞生	027
帝国主义侵渔	029
层层盘剥下的中国渔民	032



第二章 中国海洋趣闻

第一节 海洋传说	038
四海海神与四海龙王	038
海神娘娘——妈祖	039
八仙过海	040





海洋众神灵信仰	041
南海传说	043
第二节 中国海洋文化与习俗	048
怪书《山海经》——海洋文化的始祖	048
中国文学与海洋	049
中国海洋岛屿命名的由来	052
渔业民俗	056
渔家的海洋习尚	061

第三章 中国古代的海洋之路

第一节 我国古代的航海事业	066
折楫的蓝色求索	066
远去的辉煌——海上丝绸之路	068
汪大渊和《岛夷志略》	072
第二节 中国古代海洋军事	074
隋炀帝东征	074
虞允文之采石大捷	077
郑成功收复台湾	079
第三节 我国古代的海洋渔业经济	082
原始社会的渔业	082
秦汉至唐宋时期的海洋渔业	084
先秦时的渔业	085
五花八门的古代渔具	088
养鱼扩展和鱼苗装捞专业化	091
驯养禽兽捕鱼技术	094
水产品加工多种多样化	095

第四章 不可忽视的蓝色国土

第一节 找回蓝土地	098
------------------------	------------



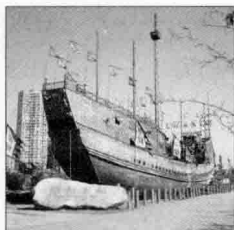


重新认识我们的版图	098
北方的“水路要津”——渤海	102
北方疆防的要冲——黄海	104
中国南海	106
南北海区的中枢——东海	107
绵延曲折的海岸	109
中国的海港	112
海防的前哨——岛屿	114
海上走廊——海峡	119
第二节 富饶的中国海洋资源	122
蓝色的海洋，未来的希望	122
海洋化学资源	124
中国海洋渔业	126
海洋动力资源	128
海洋矿产资源	129
丰富的海洋药物资源	131
中国的未来在海洋	134

第五章 纷争的国际海洋形势

第一节 西方的海权思想与海洋实力	138
西方的大航海时代	138
“二战”后的世界海洋格局	142
世界各国的海洋实力现状	143
第二节 中国与周边国家的海洋之争	149
中日钓鱼岛之争	149
中韩苏岩礁之争	152
越南掠夺中国南沙人文资源	154
第三节 中国的海权思想发展	156
中国古代社会对海洋的探索	156





中国的第一个“马汉”——陈绍宽	158
近代中国的海权管理	160
中国海权与崛起	162

第六章 中国现代海洋之路

第一节 中国现代航海之路	166
海洋世纪与中华民族的复兴	166
东方蛟龙之中国的海军演变	168
新中国第一艘远洋巨轮—— 光华号首次出海	173
形态各异的船舶类型	175
筑起新的“海上丝绸之路”	179
第二节 中国先进的海洋军事	182
收复西沙之战	182
捍卫南沙之战	184
加强海上执法力量，建立海岸警卫队	188
中国与国际海洋安全合作	190
中国驱逐舰出访美洲四国	193
中国海军战略和海军现代化	194



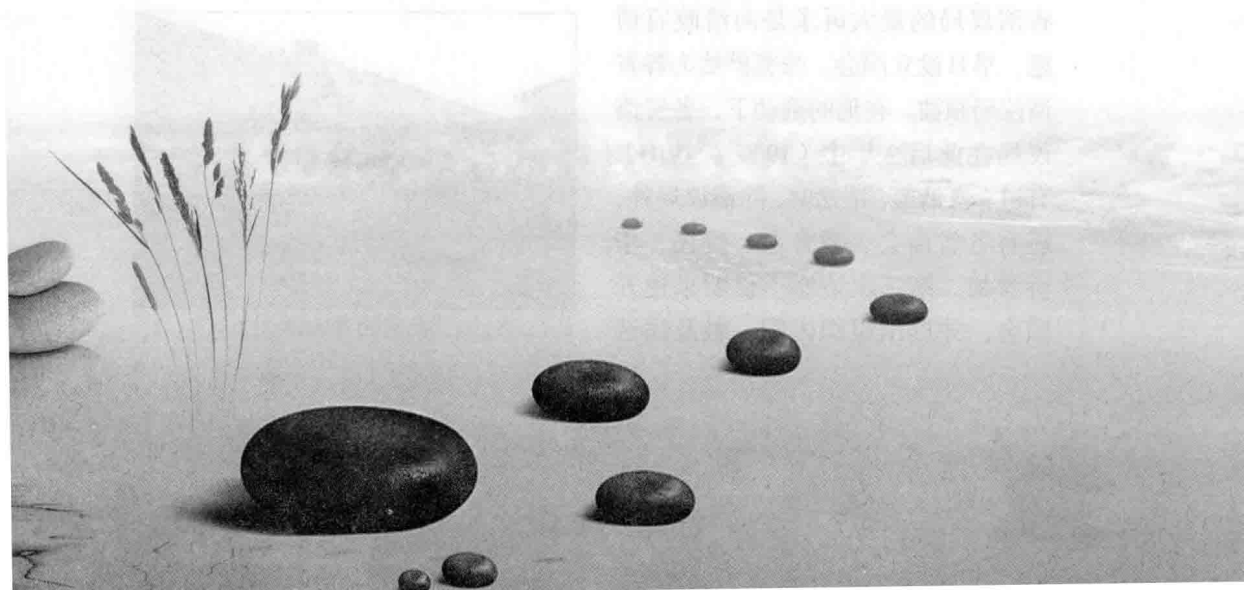


黑龙卷升世国中 第一卷

第一章

中国近代海洋之路

鸦片战争后，中国沦为半殖民地半封建社会，中国造船航海业在封建主义和资本帝国主义的双重压迫下进入衰落期。旧中国在前后数百年的海洋禁锢中用无数血的教训而积淀下来的思想火花，随着北洋水师铁甲舰队的灰飞烟灭也云消雾散了，留下的是中国人民更深重的遗憾！





第一节 中国近代航海发展



中国近代航海业背景

1. 君主立宪

1906年9月1日，清廷颁布上谕，宣示“预备立宪”，称“大权统于朝廷，庶政公诸舆论”，总算做了一点“让步”。

1909年9月，全国（除新疆外）21省设立了谘议局，议员由民选产生，任期3年。当选议长者，如江苏的张謇等，都是一时之选。各省谘议局的最大诉求是向清政府请愿，早日设立国会。张謇俨然为各省谘议局领袖。在他的策动下，各省谘议局在此后2年中（1909～1910）有过3次请愿，请愿时，除谘议局外，还有各省商会、教育会、绅民、华侨参加。第三次请愿不仅要求速开国会，并提出组织内阁，触及民选

内阁的权力分配议题。清廷稍做让步，同意将9年预备立宪期缩短为5年（1913）召开议会。

谘议局是当时的省级民意机构，而资政院则是全国性半民意机构。资政院在光绪三十二年（1906）筹设，次年8月，溥伦任资政院总裁，会同军机大臣妥拟院章，完成于宣统元年（1909），清廷明谕公布。议员总数为196人，汉人占70%，总裁溥伦，副总裁沈家本，依旧是“满正汉副”。



清朝的军机处





清朝的学堂

1911年春，清廷颁布新内阁名单，“13个大臣之中，汉人仅4个，满人8个，而8个满人中，皇族占5个，蒙古旗人1个”，被称为“皇室内阁”。那些皇族成员几乎全是骄纵无度之辈，或昏庸无能，或纨绔子弟，令国人大失所望，立宪派失望尤甚。于是，各省谘议局联合奏呈了一份奏折，说道：“以皇族组织内阁，不合君主立宪公例，请另简大员组阁。”然而，清廷的答复却是近乎斥责。

当然，在清末新政中，奖励设厂、废除科举、兴办学堂等新政，以及在各省设立的谘议局，也给了士绅“清谈”之权，客观上起到了一事实上的积极作用。“奖励设厂”等诏谕出台，确实曾令不少人兴奋

一时，可是人们很快发现，清廷拒绝任何实质性变革，仍将大权牢牢地掌控在守旧权贵手中，“立宪”只是一种口惠而实不至的官样文章。

2. 迟滞的变革

上海《时报》说：“自有商部，而我商人乃转增无数剥肤吸髓之痛。天下名实不相符之事，乃至如此。”“自商部设立，而当事诸公，纷纷聚议，不曰开统捐，即曰加关税，不曰劝募绅富慨赠巨金，即曰招揽南洋富商责令报效。”

资政院成立后，表现甚微，直至宣统三年（1911年）武昌起义后，才提出了一项《宪法重大信条十九条》，然为时已晚，革命已经爆发，已经毫无意义。历史不能假设，辛



亥革命百年走过的道路表明，如果当时“君主立宪”能够成功，无疑会减少以后的巨额成本。

3. 辛亥革命爆发

武昌黄鹤楼畔的枪声，率先敲响了清政府的丧钟。

武昌居长江中游，地处全国交通枢纽，革命党人长期在湖北惨淡经营。自从张之洞在湖北兴办新式教育，民智大开，士人富于维新思想，各种革命团体先后成立，他们与上海租界内的同盟会互通声气，革命风潮遂呈蓄势待发之势。

武昌驻军于辛亥年（1911年10

月10日）起义，清廷湖广总督仓皇遁走，武昌遂告光复。革命军推协统黎元洪为都督，组织军政府。同时，照会各国领事，声明保护外人生命财产及利益；各国遂承认革命军为交战团体，宣布严守中立。

武昌之役，虽事起仓促，然在月余之内，使内地18省中的湖南、四川等14省迅速响应，相继宣告独立，令清朝统治陷于四面楚歌、穷于应付的局面。

4. 清军水师易帜

辛亥革命中，清廷海军的态度亦是影响成败之关键。武昌起义后，



武昌黄鹤楼



清廷派陆军大臣荫昌统领清军南下，并令海军统制萨镇冰调集舰艇赶赴长江，准备进攻武汉，一举扑灭革命烈火。

时清廷海军有巡洋舰3艘，炮艇12艘，驱逐舰1艘。萨镇冰亲率海筹、海容、海琛等主力舰驶近武汉江面，准备与清廷陆军左右夹击革命军。

黎元洪致书萨镇冰劝说其归顺，萨氏则不露声色。海军中不乏革命党人，密令炮手将炮火射向天空。此时，上海、镇江光复，停泊两处江面之舰只得立即致电响应革命军。



你知道吗

黎元洪的生平

黎元洪（1864～1928年）字宋卿，汉族，湖北武汉黄陂人。1883年，考入天津北洋水师学堂。1888年，入海军服役。1894年，参加中日甲午海战，战后投靠署理两江总督张之洞。袁世凯死后，由副总统继任总统。1922年，他在直系军阀支持下复任总统。1928年6月3日，黎元洪因为脑溢血在天津去世。黎死后，以国葬的形式葬在土公山（今华中师范大学东南门附近）。

萨镇冰乃率舰队自武汉下驶，

抵九江时，各舰皆悬白旗表示响应革命，受到江西革命党人李烈钧等人欢迎。

萨镇冰引退，悄然离去回到福建，由海筹舰长黄钟瑛任临时司令。至此，水师易帜，旋奉令驶回武汉，协助革命军作战。继复驶沪，成为民国新海军之主力。

5. 内忧外患纷至沓来

随着沪、宁等南方大城市先后光复，以及清廷海军归附，大动国际视听，奠定了革命军在长江中下游的基础。清廷虽保有直隶、山东、河南、甘肃以及东三省，然已危机四伏，陷于土崩瓦解之境。

民国元年（1912年）2月12日，清帝溥仪下诏退位，民国政府依法予以优待，持续2000年之久的君主专制政体自此告终。然而，民国肇始，内忧外患即纷至沓来，一方面，袁世凯称帝；另一方面，军阀割据，混战四起，使得刚刚成立的民主政体几经摧残而荡然无存。



结局悲惨的 民国造船所

1. 江南造船所

1911年辛亥革命后，江南船坞收归海军部，更名为“江南造船所”；





新型先进的运输舰

于1912年，建成了长约百米的长江客货轮江华号。这艘船是当时建造的最大内河船舶，此船在长江的申汉航线上营运了60多年，充分显示了它卓越的技术性能。

1918年春，第一次世界大战如火如荼，美国急需一批远洋轮运输船，签订了4艘万吨级的远洋运输舰的建造合同。尽管大战在1918年末结束，但是这4艘船仍如期交货。这4艘运输船是全遮蔽甲板型蒸汽机货船，船的钢板等主要原材料由美国进口，巨型三缸蒸汽机则由江南造船所自制。

江南造船所承造的第一艘远洋运输舰，命名为官府号，于1921年2月17日交船开赴美国。

1918~1922年间，江南造船所为美国运轮部建造了4艘排水量高达1.475万吨的运输船，为当时远东地区所造最大吨位的船舶，又

是外国首次向中国船厂订造的万吨级舰船。

官府号运输船载重量为1万吨，排水量1.475万吨，长130.76米，宽16.76米，型深11.57米，航速为12.09节。

1921年6月3日，海军总长刘冠雄和美国驻华公使等参加第一艘运输船官府号下水典礼。过去，中国所需的船舰多由外国订造，今则情形为之一变，向之需求于人者，今能供人之需求，乃中国产业史上的新纪元。当时的百姓及报刊是非常雀跃欢呼的。同时，这批船的建造质量也被认为是很好的，据美国船舰监造报告，经美国运输部次第验收，工程既称坚固，配制又极精良，当局很满意。

自从承造美国万吨货轮以后，江南造船所营业日见畅旺，客户络绎不绝。

1915~1926年，自局坞分家以来，江南造船所累计盈余1000万元，每年平均盈余80多万元。为适应日益发展的造船需要，江南造船所不断扩充生产设施，几度扩大厂区，1925年建成二号船坞，坞长153米；1932年又建成三号船坞，1936年扩建后坞长197米，宽30.48米，深8米，成为当时全国各船厂中最大的干船坞。





你知道吗

干船坞的构造

位于地面以下，有开口通向水域以进出船舶，并设有闸门，闸门关闭后将水排干以从事修造船的水工建筑物。干船坞的三面接陆一面临水，其基本组成部分为坞口、坞室和坞首。坞口用于进出船舶，设有挡水坞门，船坞的排灌水设备常建在坞口两侧的坞墩中；坞室用于放置船舶，在坞室的底板上设有支撑船舶的龙骨墩和边墩。坞首是与坞口相对的一端，其平面形状可以是矩形、半圆形和菱形，坞首的空间是坞

室的一部分，在这里拆装螺旋桨和尾轴。

1929年，陈绍宽任国民政府海军部政务次长兼江南造船所所长后，尽力谋求海军的建设与舰船制造，并将马尾的海军制造飞机处并入江南造船所，开始制造水上飞机。

江南造船所于1936年建成平海号巡洋舰，该舰总长109.8米，型宽11.9米，型深6.7米，吃水4米，排水量2400吨，主机功率5463千瓦，航速25节。舰上装有140毫米双联舰炮3座，80毫米高射炮3门，60毫米炮4门，533毫米双联装鱼雷发射管2座，可载水上侦察



现代化的巡洋舰



机1~2架,颇具近代航空母舰的雏形。

1937年9月,为抗击日本舰队进犯长江,平海号曾作为海军第一舰队司令的旗舰指挥舰队防守江阴水道。

1905~1937年,江南造船所共建造各种船舰716艘,计1428万吨。在这32年中,该所建设规模逐渐扩大,修船舰不仅数量大,技术水准也较高,从而成为中国近代船舶工业的主要基地。

1937年,日军侵占上海后,竟将江南造船所占据,并委三菱重工株式会社经营管理,改名“三菱重工江南造船所”。

2. 大沽造船所

民国后,北洋水师大沽船坞更名为“海军大沽造船所”。在1915~1925年的10年间,大沽造船所曾建造“安澜”“静澜”“河利”“海达”等多艘船舶,还建造了“靖海”“镇海”“海鹤”“海燕”等军用炮舰。

北洋政府期间,政局动荡,海军大沽造船所10多年间所长易15次之多,每次更迭,物资均遭劫夺。到了1929年2月,造船所因经费困难而停工。

1930年,张学良东北易帜,奉

军进驻平津,工厂复工;1935年,宋哲元主政华北,工厂以修造枪炮为主业,时员工达1400余人。

3. 黄埔船厂

黄埔船局在1916年以后,由广东实业厅接管,改称黄埔船厂。1915~1916年,曾为广东海军建造东江号、北江号浅水炮舰两艘。1921年以后,两座石坞长期失修,漏水严重,先后停用,泥坞也崩塌废弃,1925年厂务工作停顿。

1931年,黄埔船厂部分设备拆迁到海军广南造船所。广南造船所创于1914年;1934年计划将黄埔船厂扩建可以建造万吨级船舶的广东造船厂并进行筹备;1936年年初,工程停止,筹备处裁撤。第二次世界大战时,广东沦陷,该厂为日军占据。



外轮独霸的民国航运

1. 外国轮船居统治地位

在20世纪的前20年中,占中国外贸进出口额85%~90%的货物是由外国轮船运输的,外轮还承运了各通商口岸间贸易货物的1/3。当时,只要有外轮装运的货物一般都会记录在海关统计之中。内河航运



(也就是非通商口岸或开放港口间的运输), 海关只对到港或离港应纳关税货物进行登记。由于没有运输货物价值额的统计数据, 我们可以根据中国轮船和外国轮船的数量推论, 在内河航运中, 外国轮船亦占据主导地位。

1914年, 按照《内河轮船航运条例》注册的外轮为1125艘, 中国轮船仅为211艘。无论是按照国际法, 还是国内交通运输传统, 各国沿海或内河航运通常应由本国船舶运输。但是根据各列强强加给中国的不平等条约, 我国竟然失去了相应的航运权。

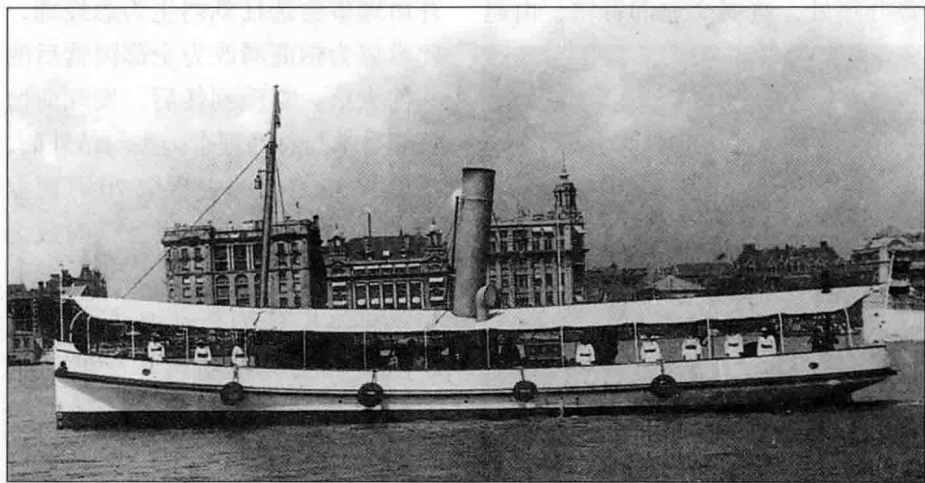
1903~1918年间, 长江上的轮船运输主要由4家船运公司平分, 这4家公司分别是太古洋行的中国轮船公司、怡和洋行的印度支那轮

船公司、日本的日清汽船会社、官办的轮船招商局。因此, 在外国或中国船队中, 到处可以见到来自外国的船长。为避免价格战, 这几家大轮船公司经常谈判商定收费标准。英国轮船和日本轮船在海外贸易和内河贸易运输中占统治地位, 而日本则后来居上(1910年在海关报关和结关的英轮和日轮运输量分别占总量的38%和21%, 1919年则分别是38%和29%)。

1914年, 外国在运输业中的投资约占在华直接投资的31.5%, 其中大部分投资于铁路, 而轮船运输相对较少。

2. 民营船舶被军阀征用

清末以来, 我国的内河、沿海、远洋航运长期受外人掌控, 其中以



民国时期的航运船只

英国势力最盛，其次是日本，国营及民营航运均难以与之匹敌。民国以后，对航运业的束缚有所缓解，民营轮船业有了一定的发展。民国初期，由于国内军阀混战，民营船舶经常被大批征用，北方的奉、直两系战事，以及长江流域的军阀孙传芳的摧残，使得我国南北航运业均蒙受巨大损失。

3. 轮船招商局改组

1927年，“北伐”成功以后，民国政府为促进航运发展，开始积极建筑港口、疏浚河道，同时整顿招商局。由于连年军阀内战，招商局局轮全部停航，陷入“无米难炊”的困境。

政府决定加以整顿、清查，1929年11月公布监督章程，设监督办事处，直属交通部管辖，由赵

铁桥出任总办。面对这样的局面，赵铁桥进行了许多重大改革。他首先改革了管理体制：调整总局管理机构，紧缩编制，裁减了总局一半办事人员；其次颁布了《商办轮船招商局暂行规则》《薪级章程》《各种办事规则》等一系列具体的办事章程和规则，实行规范化管理；再次调整附属企业及分局机构，清查整理，精简整编。同时，创办了航海专科学校，准备起用中国船长、大副。

1932年，又将招商局重新划归交通部管辖，由李鸿章之孙李国杰担任总经理。后来，李氏经营无方，令招商局负债巨大。

国民政府决定出资收购民股，组设理事会，推选刘鸿生、史量才等为理事，虞和德、黄金荣等为监事，并由理事会选任刘鸿生为总经理，此举成为招商局改为全部国营后的一件大事。刘氏到任后，发现前监督陈孚木与总经理李国杰勾结外商，在借款3000万两中索取70万两据为私有。此案一经揭发，一时成为震动全国的贪污大案。

刘鸿生任内，在日商垄断北洋航线、英商垄断南洋航线上的不利形势下，招商局一些老旧船只无力与之抗衡竞争，遂申请由政府拨借中英庚子赔款36万磅以



长江内河水运

