



韩庆
逢文昱
著

中国海员史图说

Zhongguo Haiyuanshi Tushuo



大连海事大学出版社

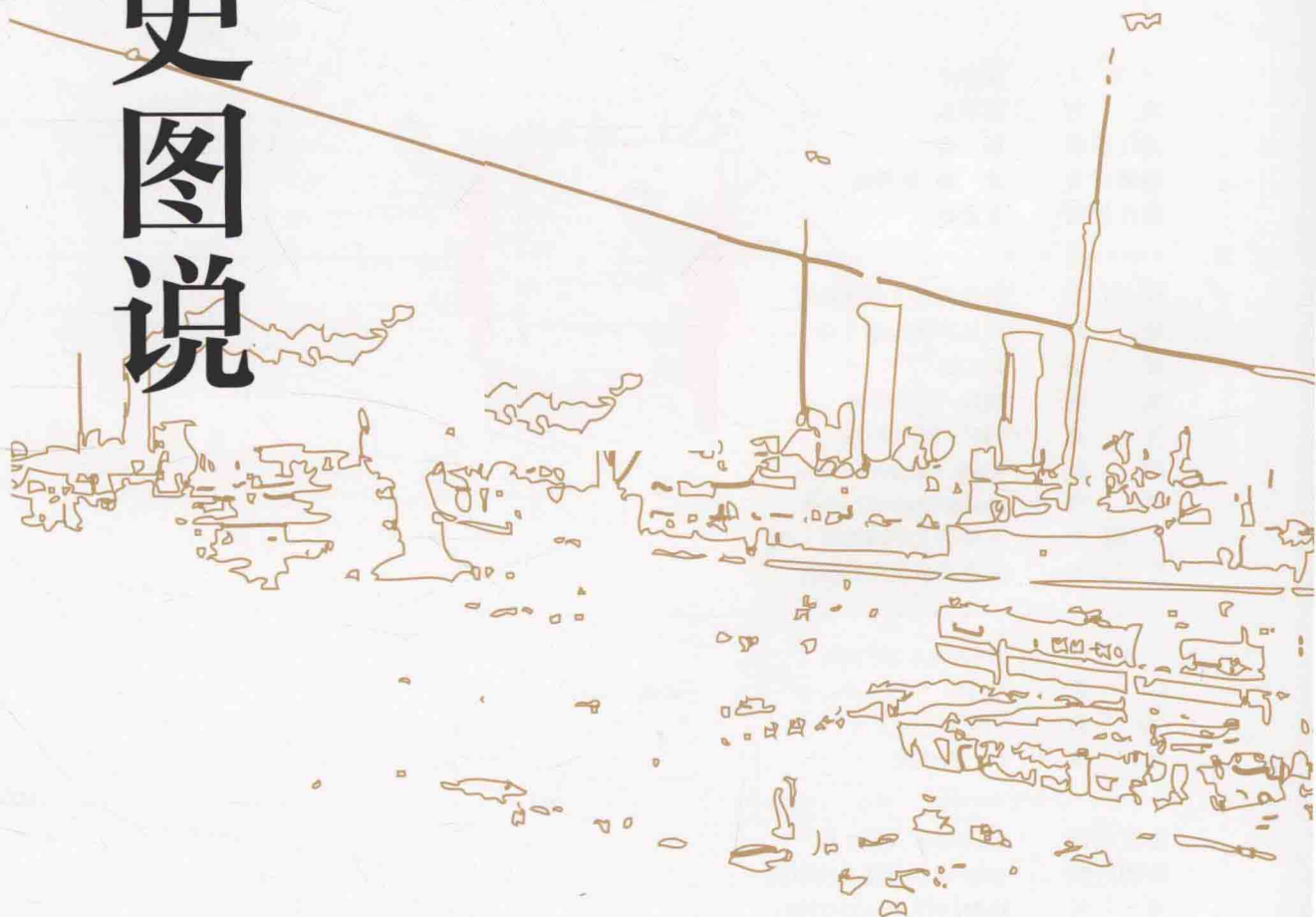


韩庆逢文昱

著

中国海员史图说

Zhongguo Haiyuanshi Tushuo



大连海事大学出版社

中国海员史图说

Zhongguo Haiyuanshi Tushuo

© 韩 庆 逢文昱 2016

图书在版编目 (CIP) 数据

中国海员史图说 / 韩庆, 逢文昱著. -- 大连: 大连海事大学出版社, 2016.6
(“一带一路”系列丛书)
ISBN 978-7-5632-3344-1

I. ①中… II. ①韩… ②逢… III. ①海员 - 工作 - 历史 - 中国 - 图解 IV. ①U676.2-64

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 140919 号

出 版 人 徐华东
策 划 徐华东
责任编辑 杨 森
装帧设计 孟 冀 解瑶瑶
责任校对 张鑫睿

出 版 者 大连海事大学出版社
地 址 大连市凌海路 1 号
邮 编 116026
电 话 0411 - 84728394
传 真 0411 - 84727996
网 址 www.dmupress.com
邮 箱 cbs@dmupress.com
印 刷 者 大连海大印刷有限公司
发 行 者 大连海事大学出版社

幅面尺寸 210 mm × 285 mm
印 张 14.25
字 数 200 千
印 数 1 ~ 1500 册

出版时间 2016 年 6 月第 1 版
印刷时间 2016 年 6 月第 1 次印刷
书 号 ISBN 978-7-5632-3344-1
定 价 168.00 元

前言

中

国航海历史悠久，据有关考古发现，至迟可以上溯至 8 000 年以前。从第一批原始先民驾乘桴筏和独木舟泛海出洋的那一天起，中国海员这一古老的职业群体就已产生，并且不断发展壮大，他们凭借勇气和智慧，创造着每一个时代的航海伟业。

关于中国航海历史的研究成果，百年以来可谓汗牛充栋。然而在累累的学术成果中，却尚存缺憾：首先，过多关注航海事件，而忽略事件中人的作用；其次，过多关注大人物，而忽略航海历史真正的创造者——广大海员。而且，还有必要澄清以往对中国航海历史的一些误解，比如，事实上，在漫长的历史时期内，中国航海事业取得的成就都位于世界前列，历代政府大都致力发展航运事业，即使某些时期由于特殊原因实行“海禁”政策，也并不能阻止中国海员的规模扩大和职业发展。

2013 年，大连海事大学航海历史与文化研究中心承担了交通运输部项目《中国海员史》的编写工作，在检索文献、搜集资料过程中获得大量的珍贵图片。这些图片所描述的内容让人惊喜，它们本身就是一部完整的中国海员史。因此，本书采取以图为主、图文并茂的形式将中国海员的发展历程和丰功伟绩展示出来，既不乏学术价值，又可作为科普读物向广大读者推广，并收录于大连海事大学出版社策划出版的“一带一路”系列丛书。

全书由古代篇和近代篇两个部分组成，以时间为序，分别介绍各个历史时期中国海员的发展状况。需要说明的是，由于内河航运是中国航海事业不可分割的组成部分，因此将内河船员的发展状况也纳入其中。本书所谓的“海员”，包括内河船员。

古代篇分为先秦，秦汉，三国、两晋、南北朝，隋唐五代，宋元和明、清前中期六大时期。先秦时期，原始先民的航海活动中产生了最早的船员；夏、商、西周造船及航运的发展使船员角色固化；春秋战国诸侯争霸，频繁的水上作战使船员职务逐渐形成。秦汉时期，徐福率船队东渡日本，内河漕运肇始，海上丝绸之路开辟，船员的分工进一步明确。三国、两晋、南北朝时期，船员规模迅速增长；法显从印度航海归国，见证了海上丝绸之路的持续兴旺。隋唐时期，大运河的开凿使漕运制度全面确立，漕运船员作为一个固定职业而产生；海上丝绸之路全面繁荣，海员规模空前扩大；海神崇拜作为一种航海文化已经形成。宋元时期，中国海员迎来了职业发展的黄金时代。航海罗盘的应用使中国进入计量航海时代，产生了以火长为核心的海员体系；海外贸易成为国民经济收入的重要来源，海员的社会作用空前提升；漕运制度更加成熟，漕运船员为国家经济正常运转贡献巨大；妈祖作为全国性海神的地位得以确立。明、清前中期（1840 年以前），中国古代航海事业达到顶峰并走向衰落。郑和船队七下西洋，中国海员创造了震惊世界的航海壮举；民间航海贸易

愈禁愈兴，民间海员在顽强图存中得以壮大；漕运制度完善，形成了巨大的漕运船员群体；沙船航运业繁荣，从业船员规模惊人；计量航海技术成熟，航海教育获得发展，船员素质普遍提高。然而，由于世界大势所趋，中国古代帆船航运业不可避免地走向衰落。

近代篇按照时间顺序分为晚清时期、民国北京政府时期、南京国民政府前期、抗日战争时期和解放战争时期五个部分。晚清时期，随着鸦片战争以后外国航运势力大举侵入中国，外国航运公司凭借获得的种种特权以及轮船在技术上的优越性能，形成对中国木帆船的竞争压力，使中国传统帆船航运业受到了严重的影响，面临着日趋衰落的局面，而与此同时，中国出现了首批在外国轮船上工作的海员。北京政府时期，中国民族航运业迎来了第一个发展的黄金时期，各轮船公司纷纷成立，船舶吨位快速增长，对海员的需求也相应大幅增加。但第一次世界大战结束后，外国航运势力重新占领中国市场，加上国内政局动荡，军阀混战不已，民族航运业饱受摧残，海员待遇也相应下降。海员为了反对剥削和压迫，较早觉醒和走向团结，掀起了波澜壮阔的海员工人运动。南京国民政府前期，南京国民政府成立不久后就收回包括海员管理权在内的大部分航权，先后制定和颁布一系列法律法规，建立了较为完备的海员管理体制。这一时期，虽受世界经济危机的影响，但由于措施得当，中国经济快速发展，带动航运业迅猛发展，海员队伍不断扩大，面临日本帝国主义的侵略，海员的民族团结意识不断增强。“七七事变”后，抗日战争全面爆发，刚刚露出曙光的中国航运业面临空前劫难，广大中国海员夜以继日地战斗在抗日战争运输线上，付出巨大的牺牲，表现出高度的爱国热情。除了在国内战场支援抗日战争外，更有 3 万多名海员奔赴欧洲，在英国、美国、澳大利亚和其他国家的商船上工作，为世界反法西斯战争的胜利做出了巨大贡献。抗日战争结束后，通过接收敌伪、美国拨赠及售予大量船舶，中国轮船吨位迅速增长，很快超过战前水平。对海员的需求也急剧增加，海员在国民政府复员工作中发挥了重要作用。但随着内战爆发，航商为了避免船舶用于军差，大量船舶停航，航运业的繁荣有如昙花一现，海员也因货币贬值、待遇下降，生活日益窘迫，进而加入到反内战的行列中，为中国人民的解放事业做出了突出贡献。

本书由韩庆和逢文昱共同撰写：古代篇由逢文昱撰写，近代篇由韩庆撰写。有关古代部分，感谢大连海事大学孙光圻教授、海洋出版社刘义杰副总编、《郑和与海洋文化研究》杂志陈振杰副编审无私提供部分图片，并进行学术方面的指导。有关近代部分，英国 Yvonne Margaret Foley & Charles Foley 夫妇提供了大量第二次世界大战期间在英国商船上的中国海员的照片和原始档案，挪威海员问题研究专家 Bjorn Tore Rosendahl 提供了在挪威商船上工作的中国海员的原始资料，加拿大学者 Clifford J Pereira 提供了第一次世界大战期间中国海员的相关资料，其间广东海事局《中国海员史》编写组的毛洪鑫、白桂芳、冯小萍、劳声、伍倩莹也参与做了大量工作，在此一并表示感谢。同时感谢大连海事大学出版社的大力支持和积极工作。

本书著者虽从事中国古近代航海历史与文化研究工作，但由于能力所限，加之时间略显仓促，挂漏之处在所难免，欢迎各位老师和广大读者批评指正。

著者

2016 年 5 月 26 日

目 录

古代篇

1

先秦时期（公元前 221 年以前） 2

秦汉时期（公元前 221—公元 220 年） 8

三国、两晋、南北朝时期（公元 220—589 年） 23

隋唐五代时期（公元 589—960 年） 29

宋元时期（公元 960—1368 年） 43

明、清前中期（公元 1368—1840 年） 66

近代篇

95

晚清时期（公元 1840—1911 年）	96
民国北京政府时期（公元 1912—1927 年）	123
南京国民政府前期（公元 1927—1937 年）	142
抗日战争时期（公元 1937—1945 年）	153
解放战争时期（公元 1946—1949 年）	197
中国高等航海教育	208

古代篇

限田案

(明治19年)

明治19年(1886年)

明治19年(1886年)

明治19年(1886年)

明治19年(1886年)

古
籍
賞
鑑

先秦时期 (公元前 221 年以前)

原始先民的航海探索与最早的船员

考古发现表明，中华先民的航海活动早在新石器时代就已经开始了。原始社会的航海活动，在航海历史中具有十分重要的意义。它是人类迈向海洋的第一步，显示了蒙昧时代人们的勇气和智慧。这种勇气和智慧代代传承，并被发扬光大，成为历代中国海员共有的优秀基因，推动着这一群体不断创造着每一个时代的航海伟业。



舟形陶壶

1958 年出土于陕西省宝鸡市北首岭，属新石器时代半坡文化。高 15.6 厘米，长 24.8 厘米，口径 4.3 厘米。泥质红陶，以舟为形，口部呈杯状，腹部两侧有用墨线绘成的渔网纹。

浙江省萧山市跨湖桥独木舟

2002 年 11 月，浙江省萧山市跨湖桥遗址出土独木舟一艘，经碳十四测定，距今约 8 000 年，为我国迄今发现的年代最早的独木舟。





■ 新石器时代独木舟岩画摹绘

1960 年发现于黑龙江省海林县群力屯牡丹江右岸的岩壁上，相当于新石器时代后期的作品。岩画绘有一艘独木舟，舟之一端有一人操桨划船，另两人似乎在张挂风帆。



雕花木桨

1977 年浙江省余姚县河姆渡村出土 6 支雕花木桨，属于新石器时代，距今 7 000 多年。其中一支残长 63 厘米，宽 10.8 厘米，厚 2.1 厘米，桨柄保留甚短，桨叶尚好。这表明当时划桨是船舶主要的推进方式，桨手自然是主要船员。

夏、商、西周船员角色固化



甲骨文中的“舟”

殷墟甲骨文已经有“舟”的象形文字，从其字形分析，商代的船已经演进为木板船。这种木板船左右对称、平底、方头、方尾、首尾略上翘，前后两端有甲板，并且有了横梁或横隔板结构。由此可以看出，商代的木板船已经形成很成熟的形制，作为一种固定样式推广使用。随着独木舟和桴筏演变为木板船甚至是木帆船，诸如划桨、撑篙、牵引、驶帆等操船技术越来越复杂，靠一个人或几个人分饰多角的原始操作方式越来越困难，每项技术都需要有专人负责，于是，船员角色逐渐固化。



甲骨文中的“般”字

甲骨文的“般”字,从字形上看,像一个人持桨或篙使船转动,《说文》释义为:般,辟也,象舟之旋,从舟从殳,殳令舟旋者也。这个形似“彳”的东西应是一只撑船的竹篙。撑篙是最古老的船艺,既可推进,又可控制方向。



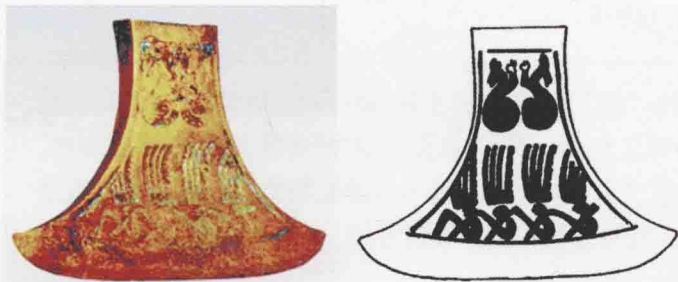
商代船棺

图中所示船棺于 1978 年从福建省崇安县武夷山莲花峰下白岩悬棺洞穴中取下,楠木打造,棺身即独木舟,用碳十四测定为 3445 ± 150 年,其应为商代遗物。1973 年 9 月,从该悬棺洞穴中曾取下 1 具楠木船棺,经碳十四测定,年轮小数据为 3620 ± 130 年,成舟小数据为 3370 ± 80 年。可以看到,这两具船棺虽由独木制成,但已经是木板船的形制。



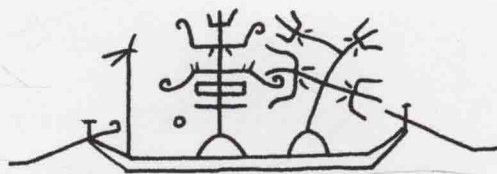
春秋战国时期船员职务的形成

春秋战国时期造船水平获得了极大的提高。船舶数量的增加,导致需要大批操驾人员,而船舶种类的多样化和船体的大型化,使操驾技术更趋复杂,对协作要求更高,分工更细。据《太平御览》引《越绝书》载,春秋时期吴国的战船有“三翼”,其“大翼一艘,广丈六尺,长十二丈”,可“容战士二十六人,棹五十人,舳舻三人,操长钩矛斧者四,吏、仆、射、长各一人,凡九十一人”。“棹”为桨手,“舳舻”为船首尾的驾驶人员。“棹手”与“舳舻”为对我国古代船员技术职务名称最早的明确描述,它表明其时船员已有明确的技术分工。



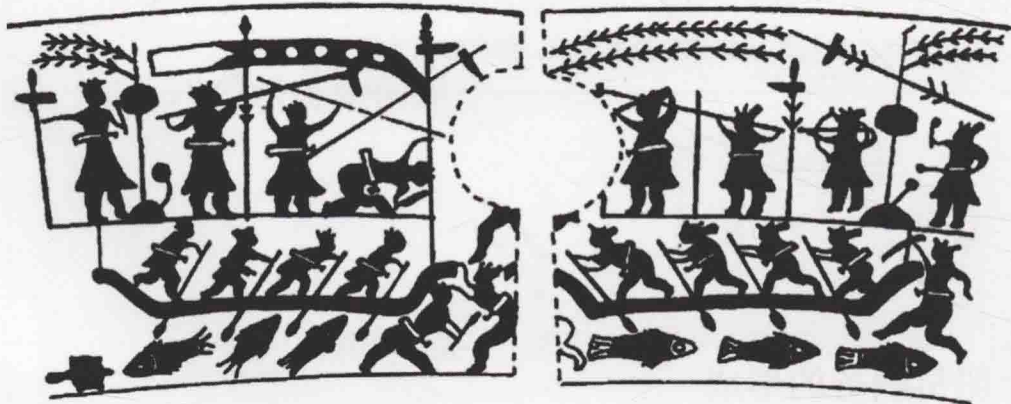
■ 春秋铜钺船图

1976 年于浙江省宁波市瑾县甲村石秃山出土，属春秋时期。器身一面素面无纹，另一面铸有一边框，框内上方为龙纹，下部以弧形边框线为舟，上有 4 个桨手奋力划船，桨手皆为坐姿。



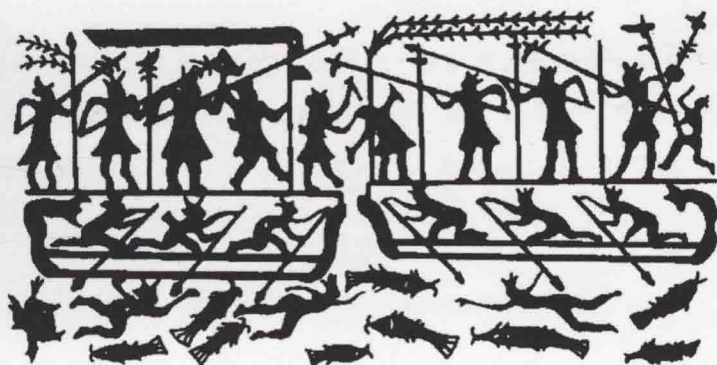
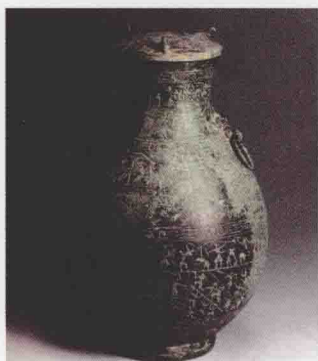
春秋帆船船纹

见于 1956 年湖南省常德市征集到的春秋战国时期侧身人像钮铜簪于，底部刻有船纹图形。船上有桅有帆，船头尾处各有一支橹。这表明春秋时期驶帆已成为一项重要的船艺。



战国水陆攻战纹青铜鉴船纹

1935 年于河南省汲县山彪镇战国墓出土。鉴上有 40 组图案纹饰，178 个人物形象，表现了击鼓、格斗、送别等情景。其中水上攻战场面，两艘战船相对，战士在甲板上互相厮杀，划桨手在甲板下的船舱内划桨。值得注意的是，划桨手皆采用立姿，这样更能利用划桨手的体力，特别是腰部的力量；而且，划桨手划桨时均面向船舶前进的方向，这表明中国划桨的传统方式至此已经定型。



■ 战国宴乐渔猎攻战纹青铜壶

藏于北京故宫博物院，系传世的战国遗物。该壶上有水上攻战船纹。敌对双方各乘 1 艘战船相对，交战双方共 19 人：每船甲板上战卒 5 人，戈矛交击，短兵相接；舱内各有 3 名桨手，站立划桨；水中 3 人，潜水格斗。

鄂君启节

1957 年出土于安徽省寿县城南邱家花园，青铜制成，形似剖开的竹节，为公元前 323 年楚怀王发给鄂地封君（今湖北省鄂城县）启的水陆通行凭证。左稍长为“舟节”，右稍短者为“车节”。“舟节”铭文 9 行 165 字，右数第 4 行第 3 至第 10 字为“屯三舟为舫，五十舫”，即规定以 3 艘船为一组，编队以行，使用船只的限额是 150 艘。“舟节”作为水路通关免税凭证，反映了水运在国民经济中的重要作用，同时也反映船员在国家经济中的作用。150 艘船组成的内河船队，以一船配备 10 名船员计，其船员数量达到 1 500 人之巨，而这只是一个内陆诸侯国的一个封君的私人贸易船队的规模。



秦汉时期

..... (公元前 221 — 公元 220 年)

秦汉时期，中国的封建制度开始形成，社会生产力获得进一步解放，航海事业也得到了蓬勃的发展，不仅沿海航线畅通无阻，远洋航线也已开辟，“海上丝绸之路”就开始于这个时期。随着造船技术和航海技术取得重大突破，船员职业也得以发展，人数大幅增加，职务分工进一步明确。

徐福东渡日本

春秋战国时期，山东半岛和辽东半岛居民就有移居朝鲜半岛和日本半岛的先例。秦统一后，为躲避苛政，这种海外移民活动更加频繁，正是在这种社会背景下，徐福及其船队东渡日本。

徐福东渡，体现了中国航海家高超的航海技艺和智慧，同时也体现了其不畏艰险、一往无前的勇气。作为航海家的徐福以及他的船员，以他们的异域远航书写了中国古代航海具有示范意义的光辉一页。

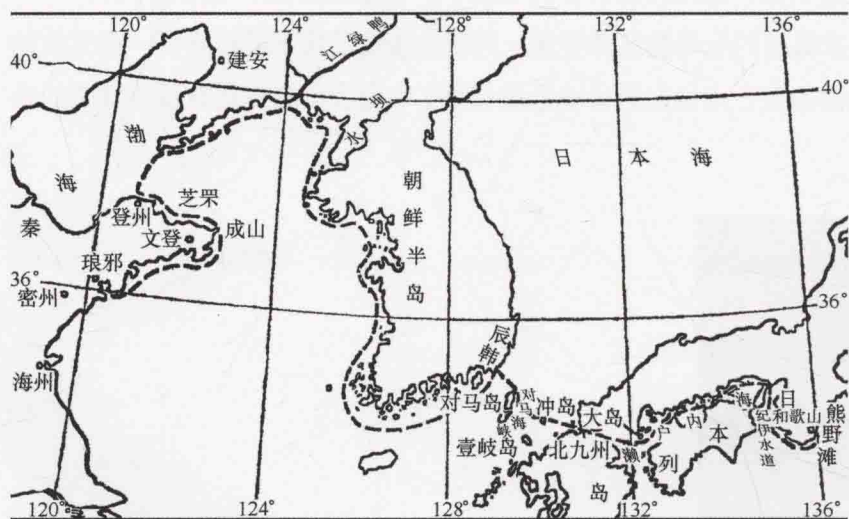


徐福像

徐福，又称徐市，生于战国末期的齐国，以方士为业。秦统一后，徐福利用自己的特殊身份，在秦始皇东巡时成功地接近秦始皇，以入海寻仙山求神药为名，得到秦始皇的大量资助，率领数千人的船队出海，航达日本并定居下来。

日本和歌山县新宫町“秦徐福碑”

徐福成功航达日本，定居于和歌山县新宫町附近的熊野滩。



徐福船队渡海的可行性航路示意图

据史学家考证，徐福东渡航路充满智慧与艰辛，从山东半岛的琅邪启航，沿岸北上，经灵山湾、胶州湾，折向东北抵成山头，再沿山东半岛北岸向西驶达芝罘港；船队修整后，继续沿山东半岛北岸航达蓬莱头，再经庙岛群岛渡渤海海峡抵达辽东半岛南端的老铁山；由老铁山沿岸东航，达鸭绿江口；候冬季顺风，沿朝鲜湾南下，绕过长山串，进入江华湾；继续沿岸南航，经扶南、罗州群岛，折东，绕过朝鲜半岛南端，航达半岛东南部沿岸釜山、巨济岛一带。趁北风拔锚南下，渡朝鲜海峡西海道而至对马岛，绕至东南继续向南，依次经冲岛、大岛，至日本北九州。至此，从航海史角度，远航日本已然完成。后徐福船队在日本列岛继续航行，到达和歌山新宫町附近的熊野滩定居。