

中国水运史丛书

福建航运史

(古近代部分)

人民交通出版社

福建航运史

(古、近代部分)

人民交通出版社

内 容 提 要

福建地处中国东南沿海,具有发展航运的优越自然条件。航运历史悠久,独具特色,总结其经验、教训,以推动今后航运的持续发展是十分必要的。

本书以丰富的史料,记述了福建航运业从远古到中华人民共和国建立前的发展历程。它全面总结了福建航运的特点、规律,为现代航运的发展提供了可贵的借鉴,可供从事航运的实际工作者参考。本书在学术上也颇具价值,为史志工作者提供了一个深入研究的基础。

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 (按姓氏笔画为序)
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

福建省地方交通史志编纂委员会

主任委员 凌家榆
副主任委员 史子云 李功瑞
委员 凌家榆 史子云 李功瑞 谈华生
黄兆贤 张林森 黄和荣 黄仕梁
郑元钦 郑仲革 游芳 翁连钦
李荣森 郑仲仁 吴景文 吴庭鏊
池金光
顾问 张金华 程永新 申学光 唐汉清
凌家榆 江德顺 夏美仲 唐永明
李澄泉 谢明 李惠春 刘荣喜
于明

福建水运史志编审委员会

主任委员 张林森
副主任委员 黄仕梁 褚国良
委 员 官长春 何光庄 陈 元 罗振标
办公室主任 褚国良
办公室副主任 林立飞

《福建航运史(古近代部分)》承编单位

福建省轮船总公司

《福建航运史(古近代部分)》编写人员

主 编 林开明
编写人员 林开明 林章哉
资 料 员 林金铃

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水运部门广大从业人员，也可供对祖国水运有兴趣的青年阅读。

四、这套丛书，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，得到交通部及中国航海学会等单位领导的大力支持。参加本丛书的编写人员，主要是交通部所属的生产、科研、教学以及各省（市、自治区）海河运输部门等单位的人员。还有国内若干大专院校、历史研究单位的不少专家、学者，参加了本丛书的撰写、评审工作。因此，这套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。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，晋代的王浚、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

盛世修史志，以存史、资治、教化，是中华民族的优良传统。1982年初，福建省航运管理局开始了《福建航运史》的编撰工作。1985年，政企分开后，福建省轮船总公司接续了此项任务。1993年完成古近代部分，并交付出版。

十多年里，几位非史志专业的企业工作者，在上级领导的关心和专家学者的指导下，查阅了他们所能查阅到的大量古今中外与福建航运有关的资料、档案，摘录了数百万字的卡片、笔记，进行了众多实地、实物考察。在此基础上分类整理编撰，八易其稿。他们为本书的出版付出了辛勤的劳动。尤其林开明先生，自71岁开始领衔从事该项工作，数千个日夜，不顾高龄体弱多病，伏案写作，至今仍耕耘不止。正是由于他们孜孜不倦的努力，才有了有史以来第一部《福建航运史（古近代部分）》。福建航运界及一切关心福建航运业和航运史编写工作的人们，在为本书的出版感到由衷高兴的同时，也对她的编撰者表示深切的敬意和谢意。

由于编撰者们毕竟不是专业史志工作者，受所掌握资料及历史知识、编写史书能力的限制，虽尽心尽力，然疏漏或认识不当之处在所难免。本书编委会诚望广大读者多提宝贵意见，并提供有关史料，以便今后更正、充实。

福建是兼有内河和海洋的省份，依山面海，江河纵横，海岸绵长，岛屿棋布，富有舟楫之利。福建的航运历史源远流长，数千年中航运盛衰起伏给我们不少有益的启迪。

航运是社会生产的组成部分，对社会经济的发展起着重要的作用。这在福建航运史中表现得尤为明显。福建社会的进步，生产力的发展，福建与中原地区和海外的政治、经济、文化等交往及其发展起落，大多与航运密切相关。历史上几乎每一重大的社会政治

(包括军事)、经济(商贸)、文化(特别是宗教)的变革及其活动对福建的影响,都对福建航运起着推进或制约作用;同时,福建航运又对这些变革及活动起着推进或阻滞作用。历史虽有盛衰起伏,然社会发展与进步的潮流却浩荡不息。福建航运和福建地区的生产力及社会一直在螺旋式地向上发展着。福建航运与社会间的上述相互关系,催发我们从福建的实际出发,着力发展福建江海航运,以期对福建社会政治、经济、文化的进步与发展起到更大能动的积极作用。

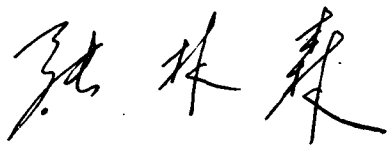
我们注意到,历史上福建航运的兴盛往往与下面4个方面有关。一是生产力冲破旧的生产关系的桎梏。如秦汉封建王朝的建立,半封建、半殖民地旧生产关系在中国大陆的结束等每一次大的社会关系变革都促使福建航运产生质的飞跃;二是新的科技成果和方式的注入。如指南针、蒸气机等运用于航海,均使航运步入新的发展阶段;三是社会政治经济的稳定。如盛唐及五代王审治闽时期,宋建隆元年(960)至咸淳十年(1274)的稳定,都使社会生产迅速发展,带来了航运业的繁荣;四是对外开放。如宋元采取“漕引江湖,利尽南海”的国策,极力“诏谕南夷诸国”,重视航海贸易,使福建海外贸易往来的国家和地区遍及高丽、日本、东南亚以至西亚、东非等地,泉州港也一时号称“世界东方第一大港”,出现“州南有海浩无穷,每岁造舟通异域”、“苍穹影里三洲路,涨海声中万国商”的盛况。福建当时成为中国航海大省可谓是开放的直接产物。而明、清时期两代的海禁对福建航运及社会经济的严重摧残,则从另一个侧面给我们以警示。

福建航运发展的历史告诉我们:社会经济及其中任一产业的昌盛繁荣,都需要生产关系与生产力的相互适应,离不开社会政治、经济的稳定和科学技术的发展及人才的成长,有赖于宽松的社会环境以及对外开放的政策。福建要取得经济、航运更大的发展,必须积极拓展福建与广大地区及海外的经贸关系,加强文化往来。我国社会主义制度的建立,改革开放政策的实行,已给福建社会经济和航运注入了新的生机与活力,并为更大范围、更高层次的发展

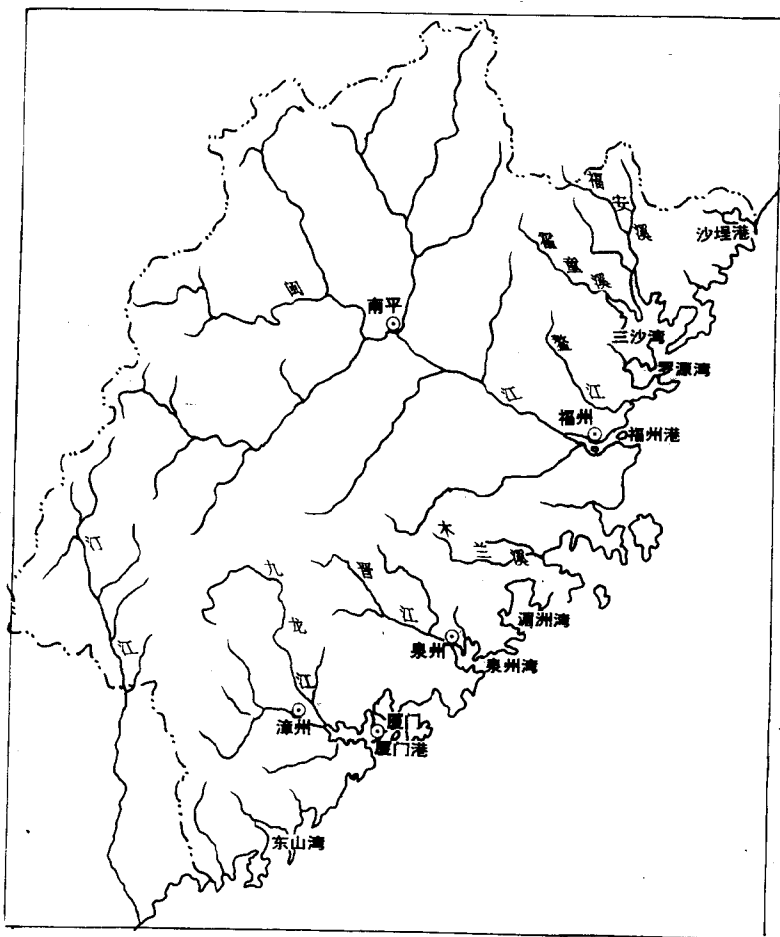
开辟了广阔的领域。我们应该倍加珍惜和维护这一稳定的社会环境，坚定不移地走改革开放、强国富民之路，抓住机遇，加快发展，以航运之利造福于民。

福建与台湾间的航运往来是福建航运史上辉煌的篇章之一。自三国孙吴浮海求夷州，开通大陆至台湾海上航线后，闽台间的航运商贸及人民往来渐趋频繁。宋代以后，台、澎行政机构长期纳入福建行政建制，更促进了闽台间的航运活动。明末，台湾居民中十之八九为福建籍人，尤以漳、泉为多。福建人民为开发建设台湾作出了杰出的贡献。但1949年以来，海峡两岸人民被阻隔断航40余年，严重影响两岸经济、文化、生活往来和发展。时值古老华夏巨龙重振雄风、辉煌腾飞的年代，炎黄子孙盼统一，两岸人民急切呼唤尽快实现通航、通商、通邮。闽台航运界也梦寐以求通航之日尽早到来。作为福建航运界的一员，在《福建航运史》即将出版之际，不禁发自肺腑地呼唤：祖国要统一，两岸要通航。

鉴古知今，承先为了启后，继往旨在开来。正确地认识和借鉴历史的经验、教训，遵循航运发展的一般规律，结合福建现时实际状况及其特点，使我省航运面向全国、面向世界，开创一个新的繁盛时期，是当今福建航运界义不容辞的责任和使命。愿本书的出版为福建航运持续稳定的发展有所助益。

A handwritten signature in black ink, consisting of three characters: '张林霖' (Zhang Linlin). The characters are written in a fluid, cursive style.

1993年9月



福建省水系、港湾分布示意图

目 录

绪 论	1
第一章 隋以前水上渔猎活动和航运的初创	12
第一节 福建经济的初步开发	12
第二节 从水上渔猎活动到河海航运的勃兴	15
一 上古先民和闽越族的水上渔猎活动	15
二 闽江最早的水上航运	17
三 以东冶港为中心沿海航运的开创	20
四 官民造船业的出现	25
第二章 隋唐五代航运的全面推进	33
第一节 经济的全面开发	33
一 人口增长和耕地面积扩大	33
二 手工业的发展	35
三 沿海平原和山区盆地经济区初步形成	36
四 商业的活跃	37
第二节 内河航运的全面推进	38
一 闽江、晋江航运的扩展	38
二 九龙江、汀江航运的开拓	41
第三节 海上交通航线的扩展	42
一 对台和沿海南北航运的加强	42
二 对日南路航线的开辟	45
三 南海海上交通的继续	45
四 与西亚的海上交通往来	47
第四节 沿海对外港口的发展	48
一 福州港的继续发展	48

二	泉州港的初兴	49
第五节	造船能力的增强	52
第三章	宋元航运的鼎盛	58
第一节	社会经济的繁荣	58
一	农工商全面兴旺	58
二	海外贸易盛况空前	63
第二节	航运专业管理的加强	65
一	水运职官设置及其职掌	66
二	市舶机构的完善	66
第三节	造船业的兴盛	69
一	强大的造船能力	69
二	先进的造船技术工艺	71
三	泉州出土的宋船	73
第四节	海上交通的盛况	77
一	航海技术的进步	78
二	主要的海外航路及交通活动	80
三	航运货物的繁多	98
四	繁忙的沿海南北航线运输	105
五	海商的崛起	108
第五节	沿海主要港口的兴旺	110
一	福州港成为八闽的首要港口	111
二	泉州(刺桐港)成为国际大港	112
三	对外贸易初兴的漳州港和厦门寄泊港	115
四	湄州岛林默海神灵异的传说	116
第六节	内河航运的持续发展	117
一	河道滩险整治	117
二	持续发展的四大水系航运	118
三	水陆驿站路线的扩展	120
第四章	明至清初福建海商航运的昌盛	130
第一节	商品经济的活跃	130

一	山海资源进一步开发·····	131
二	民营工商业的兴旺·····	133
第二节	海禁政策的实施及官方航海的衰落·····	135
一	海禁的成因、实施至破产·····	135
二	郑和下西洋对福建航海事业的影响·····	138
三	福建、琉球间官方航海的渐衰·····	141
四	福建、琉球间官方航海贸易管理机构·····	145
第三节	西方航运势力初闯福建·····	147
一	葡萄牙·····	147
二	西班牙·····	150
三	荷兰·····	151
第四节	海港的兴替·····	153
一	泉州港航海贸易的转变·····	153
二	一度成为全国私商海外贸易中心的漳州月港·····	157
三	海商走私的另一基地诏安梅岭港·····	161
第五节	形成网络的内河水运·····	162
一	航道滩险及城河继续整治·····	162
二	河海、水陆相接的水运网络形成·····	163
三	城镇水埠墟市的勃兴·····	166
四	水、马驿设施臻于完善·····	167
第六节	继续前进的造船业·····	168
一	官、私营造船业的发展及分布·····	168
二	船舶主要的种类与性能·····	169
第七节	私营海商航海贸易盛况·····	171
一	在反海禁的斗争中成长·····	171
二	从“散商”到海商集团·····	175
三	船舶到达地区的变化及航路·····	178
四	海商贸易情况和商船所载商品·····	184
五	明朝政府对福建民间航运业的控制·····	192
第八节	郑氏海商集团的盛衰及其航海活动·····	195