

中国水运史丛书

广西航运史

人民交通出版社

中国水运史丛书

广西航运史

黄如陈

人民交通出版社

内 容 提 要

本书是一部航运史专著。它记述了上自先秦下至 1989 年这两千多年来广西航运的历史。特别是本书以翔实的史料，记述了中国古代两个伟大的运河工程——灵渠和相思埭的开凿及历朝历代的维修，有较高的学术参考价值。

责任编辑 齐 易

封面设计 孙立宁

广 西 航 运 史

GUANGXI HANGYUN SHI

《广西航运史》编审委员会

插图设计：孙立宁 正文设计：孔伟 责任校对：张莹

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：11.5 插页：1 字数：300 千

1991 年 4 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数：0001—3000 册 定价：19.50 元

ISBN7-114-01134-2

F·00128

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	(按姓氏笔划为序)		
	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		

《广西航运史》编审委员会

主任委员	曹洪兴		
副主任委员	陈卓钦	黄名汉	杨家琪
委 员	(按姓氏笔划为序)		
	马 依	王治邦	刘中光
	李炳臻	吴俊斌	姚增庆
	梁华斌	张盛云	舒瑞萍
	锋 杰		

《广西航运史》编写人员

主 编	马 依	舒瑞萍 (执笔)	
编写人员	舒瑞萍	黄德彰	易 源
	李志俭	林海瞳	张建福
	廖建瑞	谢信江	杭洪涛
	余 群	韦华文	邓克正

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 5000 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 18000 多公里；河流 50000 多条，总长 42 万多公里，有大小湖泊 900 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 7000 多年前，中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，中国已有坚固的船舶，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，这是中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，是中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 200 多艘海船，2 万多人的庞大船队，历访了 30 多个国家和地区，这是世界航海史上的壮举，使中国古代航海事业走上了鼎盛时期。

中国港口的发展，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。

元代曾来中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”。长江沿岸的扬州洪，兼有海、河港口的性质，唐朝已是相当发达的国家贸易港了，当时大食、波斯의 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。

中国内河航运的发展，与中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，历来是中国繁荣富庶之地。中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 1700 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，清代的勒辅、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。中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，中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**

前 言

广西地处祖国南疆，面临北部湾，背靠大西南，内河水运可直达广州、香港，海运可直通东南亚，是我国唯一直通海运的自治区。境内河流众多，水运资源丰富，河流总长度 43000 多公里，海岸线 1595 公里。广西的河流、海运历史悠久。商、周时代，“百越”部落向商王室进献“仓梧翡翠”，在政治、经济、文化等方面已和中原地区有了密切的联系。越人“处谿谷之间，篁竹之中，习于水斗，便于用舟”。“九嶷之南，陆事寡而水事众”。这些都从一个侧面反映广西古代水运活动的梗概。灵渠、相思埭、天威遥 3 条人工运河，在历史上都曾起过军事、政治、经济、文化和对外贸易等重要作用。合浦、梧州在汉朝时，已是广西及西南各省对外交通和贸易的重要门户。鸦片战争后，西方列强的势力侵入广西内河及沿海。根据不平等条约，北海、龙州、梧州、南宁先后被辟为通商口岸。在半殖民地半封建的旧中国，港口沦为帝国主义势力垄断、掠夺的场地，内河航权一度断丧。新中国成立后，广西航权回到人民手中。在中国共产党的领导下，四十年来，特别是党的十一届三中全会以来，党中央的改革、开放、搞活经济的方针，给广西航运肌体注入新的活力，广西水运建设日新月异，运输生产蓬勃发展，对外贸易欣欣向荣。1984 年春，北海市（含防城港）被国务院列为我国对外进一步开放的 14 个沿海城市之一。1988 年春，经国务院批准，增列广西的梧州市、苍梧县、玉林市、合浦县、钦州市、防城县为沿海经济开放区。至此，广西对外开放出现了新形势，新格局，形成了包括桂东南三地、两市一港区的沿海环形经济开放带。

几千年来，广西水运事业对人类作出了巨大的贡献，但历代有关广西水运系列的专著殊不多见。为了贯彻“古为今用”之旨，

总结前人经验教训，发挥历史与资治的作用，在交通部和中国航海学会的组织推动下，在中国航海学会理事长彭德清、副理事长贺崇陞和原中国航海史研究会副主任王大勇的热情关怀与具体帮助下，经过编撰人员的努力，完成了这部《广西航运史》专著，从而填补了广西航运专史的空白。

《广西航运史》是一部经济技术性质范畴的专业史。内容包括：水上运输、港口生产、航道、水运工业、打捞救助、航政管理与航行保障、水运科学研究与教育事业、通讯导航等 8 个方面，分由古代史、近代史和现代史编纂而成。下限至 1989 年。在史书编写过程中，根据占有的材料，突出了“航”与“运”两个重点，力求从数千年广西整个航运的盛衰交替变化中，揭示出广西水运经济技术发展的一般规律、历史经验和科技成就，为振兴广西航运与现代化服务。

为了提高《广西航运史》的编写质量，我们聘请了广西师范大学陈伟芳、钟文典、何应忠三位教授，广西民族学院黄半文教授，广西大学高言弘教授，广西社会科学院黄铮副研究员，广西通志馆吴国强副编审等 7 位专家为本书顾问。对上述教授、专家的大力支持和帮助，谨表示深切的感谢。

田 经 武

1991 年 4 月

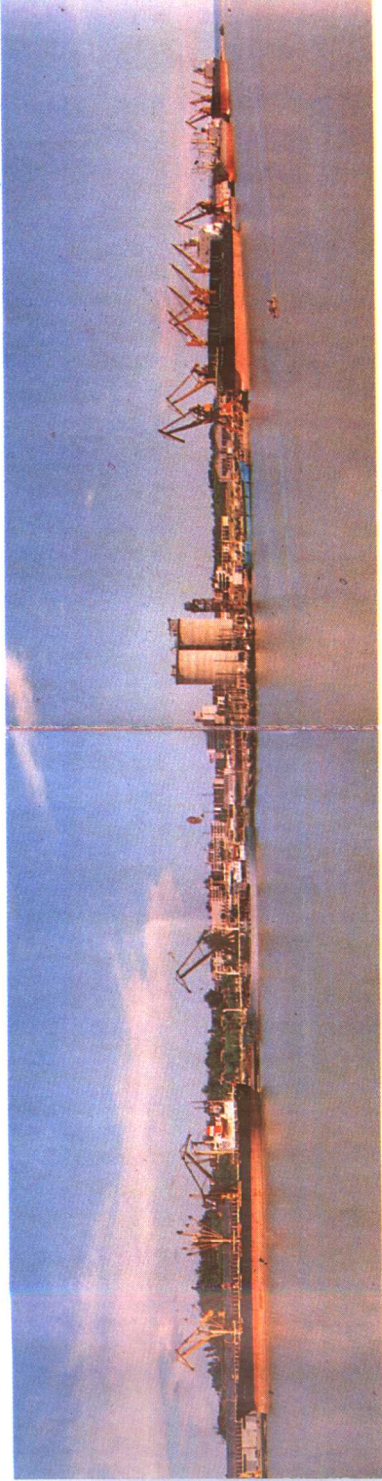


南宁港民生客运码头



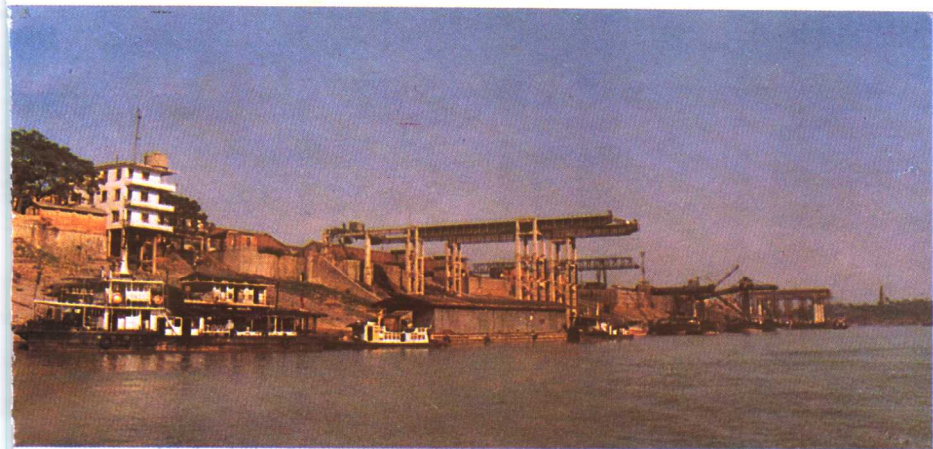
梧州港秀景

广西防城港全貌

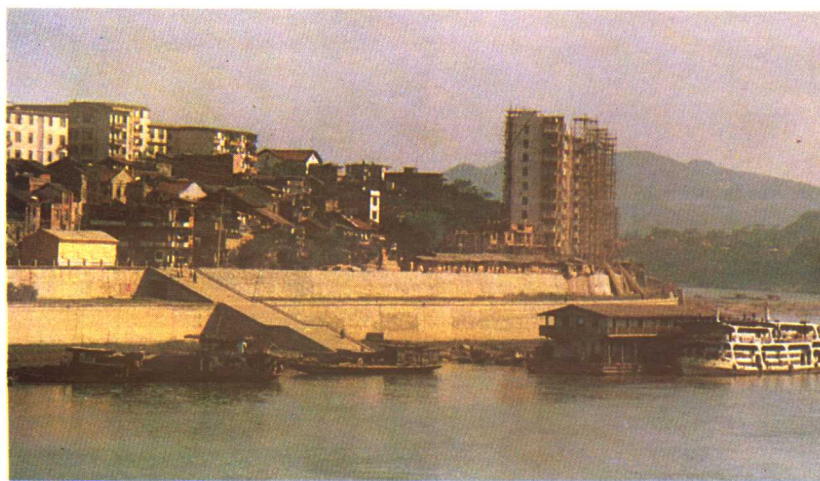


北海新港一角





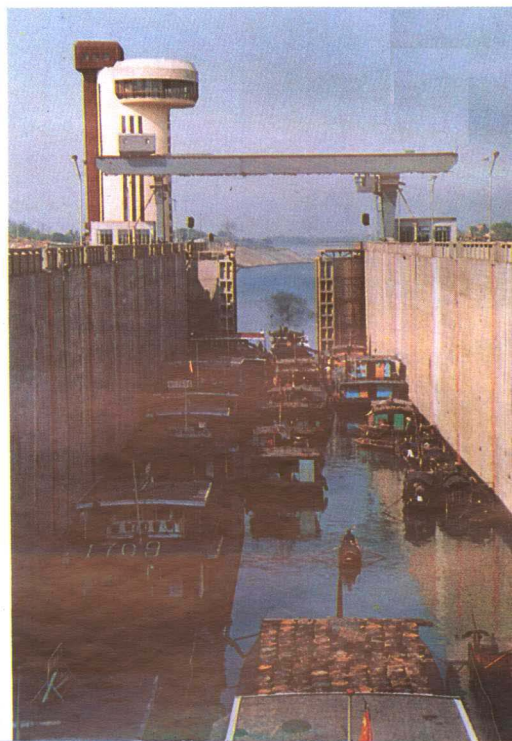
广西内河最大港口——贵港港一角



广西柳州港客运码头



漓江航道整治



船舶出闸——桂平航运枢纽



西江船队运输忙

古灵渠天平坝

