

中国水运史丛书

浙江航運史

郭仲達題



(古近代部分)

人民交通出版社

(京)新登字 091 号

责任编辑 张 森

封面设计 彭小秋

浙江 航 运 史

(古近代部分)

Zhejiang Hangyun Shi

人民交通出版社出版发行

(100013北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

北京顺义振华印刷厂印刷

开本: $850 \times 1168 \frac{1}{32}$ 印张: 17.5 插页: 1 字数: 455千

1993年7月 第1版

1993年7月 第1版 第1次印刷

印数: 0001-2500册 定价: 23.00元

ISBN 7-114-01704-9

F · 00198

内 容 提 要

《浙江航运史》(古近代部分)较系统地记述了从远古时期到1949年中华人民共和国成立前浙江航运的发展历程,较全面地揭示了这一时期浙江航运发展的特点和规律。全书史料翔实,内容丰富,文、图、表并茂,具有一定的学术价值,既可以供从事水运教学、科研、管理、生产的同志们学习、参考之用,也可以作为进行热爱航运事业、热爱浙江、热爱祖国、热爱社会主义教育的教材使用。

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 (以姓氏笔划为序)
马希德 卢东阁 田汝康
丘克辉 朱杰勤 庄为玘
何明德 陈嘉震 谢中峰
魏启宇

《浙江航运史》编辑委员会

主任委员 周志卿
副主任委员 黄廷兰 顾裕琦 章友根 章志澄
虞懋南 李一民 金孝毅 胡文辉
委员 (以姓氏笔划为序)
马光 冯耕阳 朱光道 宋祥甫
周福根 胡水根 胡自立 盛汉滨
曾永源 童隆福

《浙江航运史》编写人员

主 编	童隆福			
副主编	曾永源	单昌禧		
编 撰	古代部分	李志庭(主笔)	费有章	
		单昌禧		
	近代部分	朱士俊	朱光道	林震声
		崔大维		
统 稿	近代部分	周厚才		
	全 书	童隆福		

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”。长江沿岸的扬州港，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。

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

《浙江航运史》

序

《浙江航运史》是一部反映浙江航运发展历史的经济技术史书，由古代、近代、现代三部份组成。她的问世，填补了浙江航运专史的空白。

编写浙江航运史是一项承先启后、继往开来的文化工程。这一文化工程，同水运基础设施建设工程一样，对促进浙江航运事业的发展，具有重要的现实意义和深远的历史意义。《浙江航运史》以翔实的史料为基础，遵循辩证唯物主义和历史唯物主义，坚持实事求是的科学态度，运用去伪存真、去粗取精、由此及彼、由表及里的分析方法，比较系统地记述了浙江航运的发展过程，比较全面地揭示了浙江航运发展的特点和规律。以史为鉴，鉴古明今。《浙江航运史》的编写出版，为开创浙江航运新局面提供了宝贵的历史经验，对浙江航运的物质文明建设和精神文明建设将起到借鉴和指导作用，并为后代留下了一笔财富。每一位读者都能从这部史书中，获得规律性的认识，启迪解决问题的智慧，汲取爱国主义和社会主义的滋养。她不失为是一部进行热爱航运事业、热爱浙江、热爱祖国、热爱社会主义教育的好教材。

要将上下几千年的浙江航运历史，编写成专业史书，是一项艰难的任务。浙江航运史编辑委员会遵照交通部的统一部署，在浙江省交通厅的领导下，在中国航海史研究会的帮助下，组织并依靠全体编写人员，克服了重重困难，几度春秋，数易其稿，终于完成了这项利济于今、功垂于后的光荣任务。面对史书，不胜感奋，谨向付出了辛勤劳动的编写人员，向领导、组织和支持编写出版

的单位和人士，致以衷心的感谢和敬意。

借此机会，向已经创造和正在创造浙江航运历史的人们，表示崇高的敬意！让我们一起，坚持党的基本路线，沿着建设有中国特色的社会主义道路，开创浙江航运改革和建设的新局面，谱写出浙江航运事业更加辉煌的新篇章！

《浙江航运史》编辑委员会

1993年5月

前 言

《浙江航运史》系交通部组织编写出版的中国水运史丛书之一，按古代航运、近代航运、现代航运三部份撰写，分古近代部份和现代部份二册出版。

现在奉献在读者面前的，是《浙江航运史》的古近代部份，起于远古，止于1949年。它采用编年体体裁，即按照以时为经、以事为纬的要求，对全书结构按篇章分期、节目分类加以编排，力求反映出同时期各事件间的联系。在内容上，以经济、技术内容为重点，记述了浙江航运的航道、港口、造船、运输、航政等诸方面在各个时期的演变、发展状况。同时，还适当联系浙江航运在各个时期演变、发展的历史背景，分析了航运与政治、经济等之间的相互关系，力求处理好生产力和生产关系、经济基础和上层建筑之间的辩证统一关系。在取材叙述上，从浙江各地区航运和航运诸方面在各历史时期发展不平衡的实际情况出发，有所侧重，力求处理好点和面的关系，以体现浙江航运的特色。全书文、图、表并茂，共10章45节，计44余万字，基本反映了古近代浙江航运历史的面貌和轨迹。

承担本书编写任务的《浙江航运史》编辑办公室，从1985年3月开始，具体组织、协调编写力量，克服重重困难，几度春秋，数易其稿，终于按照交通部和航海史研究会的编写要求，使这本史书在1991年6月基本定稿，并付印出版。人员的具体分工是：第1—5章（即古代部分）由主笔李志庭同志撰写，其中费有章同志和单昌禧同志分别撰写了“浙江古代造船”和“浙江古代航运职官”二个专题，交李志庭同志编纂时用，第6章、第8章由朱士俊同志撰写，第7章由朱光道同志撰写，第9章由林震声同志撰写，第10章由崔大维同志撰写。审稿会议后，童隆福同志修改了第1章、

第5章，费有章同志修改了第2章、第3章、第4章，李志庭同志在百忙之中提出了宝贵的修改意见；近代部分（即第6—10章）的修改，是在各章编撰者进行修改的同时，由周厚才同志进行修改和统稿。全书由主编童隆福同志统稿、修改、锤炼，最后定稿。

本书编写工作是在浙江省交通厅直接领导下和中国航海史研究会的指导下进行的。浙江省交通厅副厅长、《浙江航运史》编辑委员会主任委员周志卿同志给予了热情关怀和支持，并为本书撰写了《〈浙江航运史〉序》；浙江省交通厅航运管理局的历届领导和现任领导钱治华、黄廷兰、闻欣然、顾裕琦、章友根等同志亦给予了热情关怀和支持，从人力、财力、物力上给本书的编写提供了条件；原交通部部长彭德清同志和已故交通部水运规划设计院院长、中国航海史研究会第一副主任委员王大勇同志，不顾高龄，曾专程来到杭州，给予关心和指导；交通部水运规划设计院副院长、中国航海史研究会主任委员胡家明同志亦多次给予关心和指导。在编写过程中，承蒙浙江省社会科学院历史研究所所长陈学文研究员、胡国枢研究员、经济研究所郑绍昌助理研究员，杭州大学地理系陈桥驿教授、历史系徐规教授、包伟民博士，杭州师范学院院长李义佐副教授、历史系林正秋教授，浙江图书馆范尚德副馆长，交通部水运规划设计院王志毅高级工程师，浙江省交通设计院虞懋南高级工程师，浙江省交通厅原副厅长张志飞等学者、专家、领导亲临审稿会议，并提出了宝贵的修改意见，对本书的编写给予了热情的指导和帮助。浙江省书法家协会主席、浙江省文史研究馆馆长、西泠印社副社长郭仲选先生为《浙江航运史》题写了书名。谨对上述领导、学者、专家，深致谢忱。

在编写过程中，浙江图书馆、杭州图书馆、杭州大学图书馆、上海图书馆、浙江省档案馆、杭州市档案馆、中国第二历史档案馆、浙江省文物考古研究所、浙江省文史研究馆、天台博物馆、余杭、温岭文物管理委员会、上海海关档案科等单位给予了热情协助，为查阅资料提供了方便。赵炳忠同志为本书绘制了河流航道图，朱春越同志为本书做了许多后勤工作。在此，对上述单位和个

人，一并表示衷心谢意。

编写航运史是一件开创性的工作，加之编者水平有限，经验不足，书中疏漏、舛误之处在所难免，恳请专家、学者、读者不吝赐正。

《浙江航运史》编辑办公室

1993年5月

绪 论

浙江省以境内最大的河流——钱塘江的旧称“浙江”命名，简称浙。春秋时为吴、越之地，战国属楚，秦时属会稽及闽中、鄣等郡，西汉时属会稽、丹阳两郡，三国时属吴，唐初属江南道，后属江南东道，分置浙江东、西两道，始有浙江一称。五代属吴越，宋属两浙路，元属江浙行省，明置浙江布政使司，清称浙江省。

—

浙江省具有优越的自然环境和丰富的水资源。它为发展浙江水运事业，提供了得天独厚的条件。

浙江地处亚热带中部，位于中国东南沿海。它东濒东海，南接福建，西连江西、安徽，北与江苏、上海毗邻。全省的陆域面积约101800平方公里，约为全国面积的1%。浙江海域广阔，海岸线总长约6300多公里，其中大陆海岸线约2200多公里，海岸曲折，港湾众多，有大小岛屿2100多个，有天然良港40多处。浙江陆域水系众多，河流成网，内河主要有钱塘江、甬江、椒江、瓯江、飞云江、鳌江、苕溪七大水系，以及江南运河、浙东运河两大人工渠道。除苕溪和江南运河水系流入长江以外，其他河流均流入东海。浙江河流的特点是，水量比较大，水力资源丰富，但季节变化明显，有暴涨暴落现象；多数源短流急，具有山溪性河流特征；上游坡陡水急，下游受潮汐影响显著。

浙江属亚热带季风气候区。气候特点是，季风交替规律显著，年温适中，四季分明，光照较多，热量丰富，雨量充沛，空气湿润。年平均降水量从北往东南，由1100毫米递增到1900毫米。降水主要集中在4至9月，以春雨、梅雨和台风雨为主。梅雨以后的7至

8月间晴热少雨，唯沿海有台风雨补充。7至10月常有台风侵袭。

数千年来，生息繁衍在这块土地上的浙江历代劳动人民，利用自然，改造自然，为开拓浙江航运，发展浙江经济，进行了艰苦卓绝的努力，取得了辉煌的成就，谱写了浙江航运兴衰起伏，螺旋式上升的历史篇章。

二

浙江古代航运，自新石器时期至“鸦片战争”前夕，走过了由为原始人类生活服务，到为方国的军事服务，继而为各王朝的经济服务，再进而为自发的商品经济服务的长达六七千年的历程。其演进过程，大体经历了新石器时期至春秋时期的起源、初创；秦汉、孙吴、两晋、南朝时期的初步发展；隋唐五代时期的向海内外发展；宋元时期的繁荣；明清时期的内河航运继续繁荣和海上航运曲折发展等五个阶段。

浙江省古代航运起源于新石器时期。迄今为止，在浙江省境内，考古发掘了百处以上的新石器时代遗址。其中，在余姚河姆渡、湖州钱山漾、杭州水田畈等遗址中发现了原始的航运器具木桨和河姆渡先民仿照日常生活中所使用的独木舟而制成的艺术品——陶舟。此外，在杭州西郊龙尾巴山山麓和温岭新河出土过独木舟。这些珍贵的水运历史遗存物的出土，为浙江在新石器时期已有水上航运活动提供了可靠的历史佐证。

越国是浙江境内出现的第一个政权，到春秋晚期勾践当政时，才逐渐强大。其时，为适应经济发展，解决山会平原的东西交通，越国除修筑了由国都会稽（今绍兴）向西直到钱塘江边的道路（即吴、越间的交通大道）外，还开凿了“山阴古水道”。这是一条与自然河道相垂直、由越国都城向东直达曹娥江的水道干线，是浙江省境内第一条人工开凿的运河，是浙东运河的前身。它的开凿，使越国逐渐形成了一个以都城为中心的航运网络。与此同时，在浙江省境内，已经开始制造木板船。这种由“剡木为舟”的独木